N° 260. — 6e Année
(Tous les Vendredis)
4 Septembre 1903
40 centimes

Dans ce Num hors-texte en couleurs : ELLEGAARD

# LA VIE AU GRAND AIR

## LA COURSE DES CAMELOTS

(Voir l'article page 628 et suivantes).

Pierre Lafitte & Cie
Editeurs de Femina, de Musica
de la Vie au Grand Air.
5, Avenue de l'Opéra, Paris

ABONNEMENTS
France ..... 16 fr.
Etranger .... 20 fr.
Téléph. Réd. 280-56. Adm. 280-52

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

# KODAK

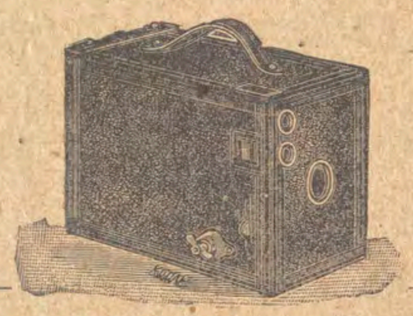
KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK · KODAK

LA PHOTOGRAPHIE SIMPLIFIÉE.

## LE "BROWNIE"

L'APPAREIL IDÉAL POUR LES ENFANTS ET LES JEUNES GENS

**N° 1**
POUR CLICHÉS 6×6 c/m
**6 frs 50**
Envoi franco du Catalogue (I) et du Règlement du Concours Kodak



**N° 2**
POUR CLICHÉS 6×9 c/m
**12 frs 50**
Envoi franco du Catalogue (I) et du Règlement du Concours Kodak

EN VENTE CHEZ

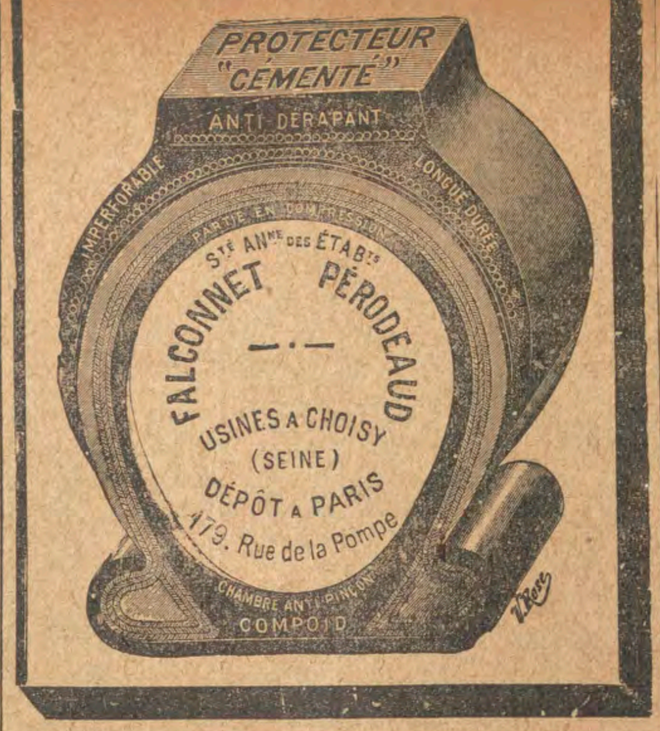
**EASTMAN KODAK**

et dans toutes les bonnes maisons de fournitures photographiques.
REFUSEZ TOUTES LES IMITATIONS

PARIS
5, Avenue de l'Opéra
4, Place Vendôme

LYON
26 et 28, Rue de la République

KODAK · KODAK · KODAK · KODAK




## PRENEZ GARDE, Ma

***vous commencez à grossir, et grossir vieillir. Prenez donc tous les jours dragées de* THYROÏDINE BOUTY, *et votre restera ou redeviendra svelte.*** — *Le 50 dragées est expédié franco par le* LABORA 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT — Avoir soin de bien spécifier : **Thyroïdine Bou**

## VOITURES LÉGÈRES Georges Richard-Brasier

Demander le Catalogue 190
à la Société des Établissements
Georges RICHARD
23, av. de la Grande
PARIS

## L'Appareil PHOTO JOUGLA

45, Rue de Rivoli

## SINNOX

*se charge en* **PLEIN JOUR** *avec la Boîte de Plaques elle-même.*

## ASTHME et Catarrhe (Boîte 2 fr.) Guéris par les Cigarettes ou la Poudre

## L'EMBROCATION ATHLÉTIQUE DE MÉRÉ

Fortifie les nerfs ; assouplit les muscles ; repose et délasse les membres. Complément indispensable du massage. Son emploi chasse les rhumatismes éloigne les douleurs, guérit les foulures, entorses, efforts contusions, etc etc.

1e flacon franco Poste 2f10 contre mandat Poste

3 flacons Franco Gare 5f ou domicile 5f25

MÉRÉ de CHANTILLY, PHARMACIEN. 31 Faubourg Bourgogne ORLEANS.

## AVIS AUX ADROITS CHASSEURS

*Plus de ratés avec les Douilles à la Marque* **"LA MASCOTTE"**

## R. GENNERT

*89, rue du Faubourg St-Martin, Paris*

GRAND CHOIX DE **PHOTOGRAPHIES ARTISTIQUES** pour peintres et collectionneurs

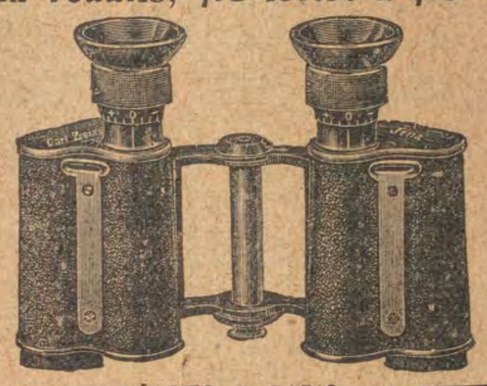
VUES STÉRÉOSCOPIQUES
Livres pour Bibliophiles

*Notice franco contre timbre 0 fr. 15*

CARL ZEISS, IÉNA

## JUMELLES-ZEISS à PRISMES

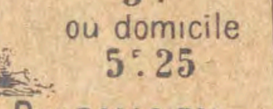
55 000 vendues — Production annuelle 10.000
GRAND CHAMP, SENSATION DU RELIEF AUGMENTÉE PAR L'ÉCARTEMENT DES OBJECTIFS
*Prix réduits, frs 137.50 à frs 300*



DÉPOTS A PARIS :
ADNET, 38, boul. St-Michel et 26, rue Vauquelin.
FRANCK-VALÉRY Frères, 25, boul. des Capucines.
HAZEBROUCQ, 23, rue de la Paix
MAZO, 8, boulevard Magenta
E.-B MEYROVITZ. American Optician, 3, r Scribe.
DELOYE 124, rue Lafayette
RADIGUET & MASSIOT, 15, b. des F.-du-Calvaire.
*Dépôt à Nancy :* BELLIENI, 17, place Carnot.
*DEMANDER LA NOTICE DÉTAILLÉE*

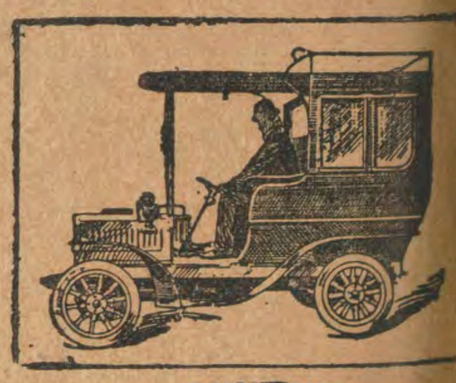
## Société Anonyme des Automo MOTOBLO

*Châssis 1903*
*10 Chevaux — 2 Cylindre*
6 000 francs
Un seul carter, Attaque directe, 8 engrenages
102, Rue des Vivants, 102
BORDEAUX-LA BASTI



Insignes artistiques
MÉDAILLES
BRELOQUES MICHES
Robert ENAULT
*41, Rue Turbigo, Paris*
Grand Choix de Plaquettes d'Art

## AUTOMOBILES TONY HUBE



OMNIBUS
*Châssis 6, 8, 11, 14 et 20 chevaux. Transmis cardan ou à chaînes. Prise directe en grande*
USINES :
56, r. du Vieux Pont de Sèvres, BILLANC

## SUSPENSOIR MILLERET

élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS.
BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

Bon Franco du Catalogue contenant 123 Fig.

## PORTOIR ARTICULÉ et FAUTEUIL-ROULANT DUPONT

FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
*Fournisseur des Hôpitaux*
10, Rue Hautefeuille, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

## 20 RUE BRUNEL PARIS-GARAGE TELEPHONE 533-12

Voitures à Vapeur **GARDNER-SERPOLLET** Neuves & d'Occasion, livrables de suite
*Voiture de DIETRICH, Licence T. M.*
Garage pour 100 voitures. — Remises particulières. — Atelier spécial de Réparations

## SCAPINI

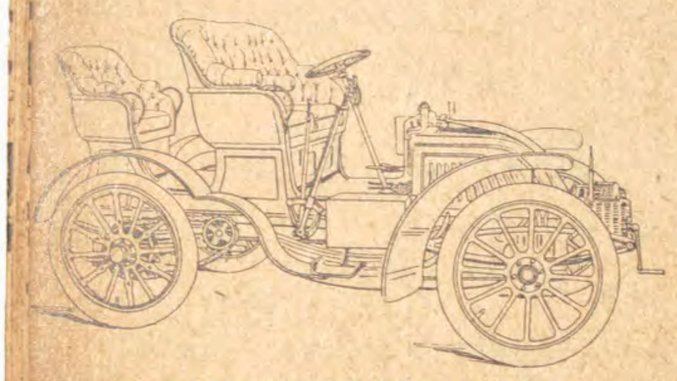
FEUILLES ET MACARONIS FRAIS AUX ŒUFS
BISCUITS
MAISON PRINCIPALE
38, Bd de Strasbourg. PARIS

## SANTAL MIDY

Inoffensif, d'une pureté absolue, guérit en **48 HEURES** les écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe, les opiats et les injections.
*113, faub. St-Honoré, Paris*

## Ernest LOSTE 37, RUE BRUNEL (Téléph. 557-43)

Livre des Voitures CLEMENT
2 & 4 CYLINDRES



SPIDER ROI DES BELGES

## A. VEDRINE & Cie

Carrossiers
COURBEVOIE
(Seine)
*Téléphone : 562-62*

La Maison EYQUEM, 191, Boulevard Péreire, PARIS
*pourra vous livrer à partir de* **25** *fr. des appareils reproduisant à mille exemplaires l'écriture de votre machine à écrire ou à trois mille exemplaires, votre écriture manuscrite.*

Fabrique de Papiers cirés

## APPAREILS EXTRA-RAPIDES

*Pour imprimer sans préparation et en noir*
les Circulaires, Convocations, etc.
TÉLÉPH : 508-77

## PNEU CONTINENTA

GAGNANT LA COUP
GORDON-BENNET
18, RUE BRUNEL, PARIS

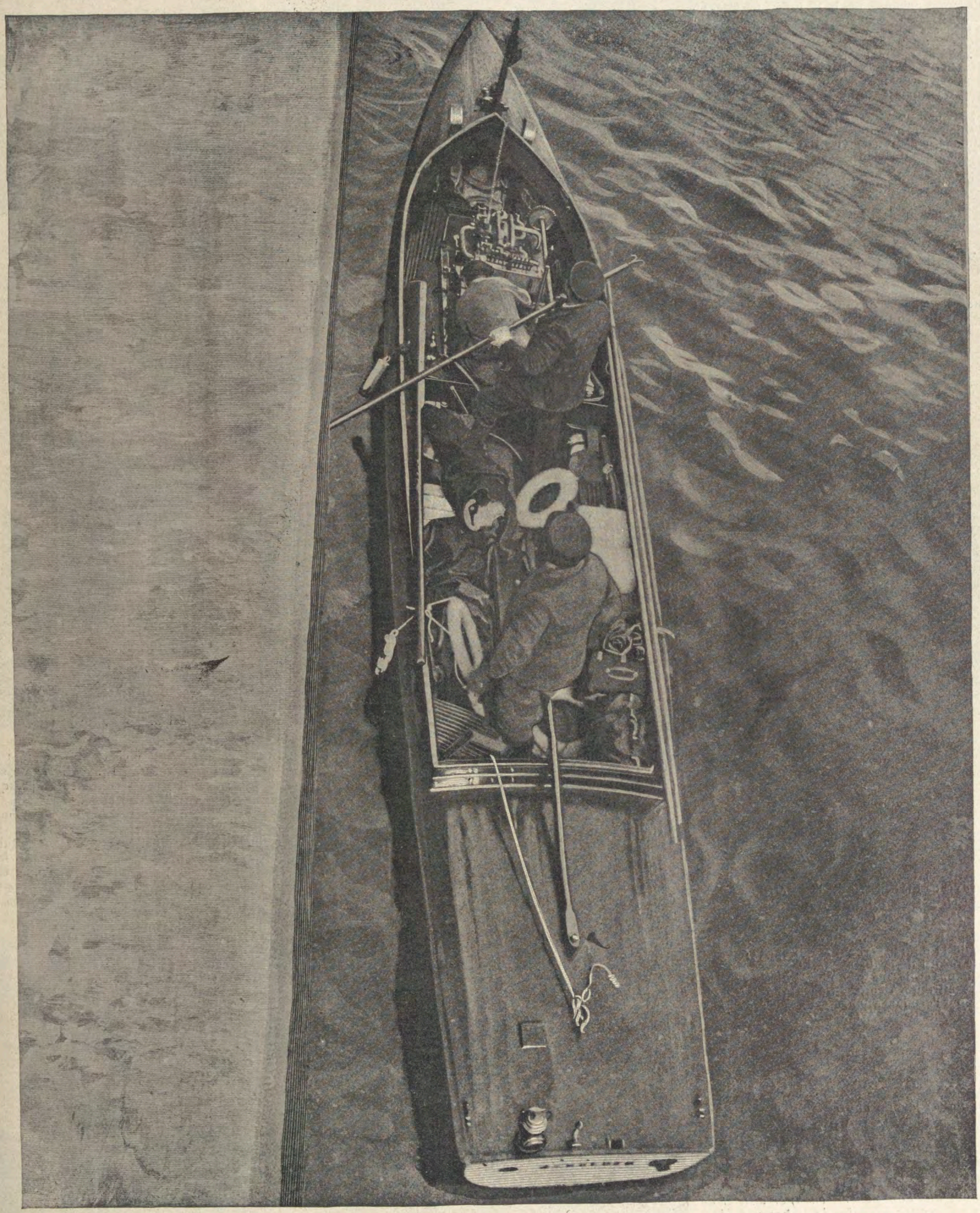
**Afin d'être mieux servis recommandez-vous de la *Vie au Grand Air* en écrivant aux annonciers ou en allant faire vos achats.**

# LA VIE AU GRAND AIR

**ABONNEMENTS**
PARIS ET DÉPARTEMENTS. . . . 16 fr.
ETRANGER. . . . . 20 fr.

4 Septembre 1903. — N° 260
Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

**PUBLICITÉ**
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 500 fr.



**LA COURSE DE CANOTS AUTOMOBILES — LE *MERCÉDÈS* DANS L'ÉCLUSE DE BOUGIVAL**

*Bien que le public soit en général assez peu averti des questions de yachting, il s'est beaucoup intéressé à la course de canots automobiles dont la première étape s'est disputée dimanche dernier. Nous avons pensé qu'il serait agréable à nos lecteurs de leur mettre sous les yeux la très curieuse photographie que nous reproduisons ici. Prise au moment où le canot* Mercedès, *vainqueur de la première étape, traversait l'écluse de Bougival, elle montre très clairement la disposition des principaux organes de cet admirable racer ainsi que la place qu'y occupe chacun des passagers.*

*(Voir l'article page 631 et suiv.)*

# ENTRE NOUS

## Le Raid Hippique de la "Vie au Grand Air"

Depuis une quinzaine, nous avons reçu de nombreuses visites au sujet du raid hippique que nous avons annoncé, dès le 10 juillet dernier, et, même avant d'en avoir publié l'itinéraire et le règlement, il nous est parvenu dix engagements.

Ainsi que nous l'avons annoncé, notre raid comprendra deux catégories : chevaux attelés et chevaux montés ; dans la première catégorie, il y aura plusieurs sections : attelages à un, à deux et à quatre ; d'autre part, les amateurs ne concourront pas avec les professionnels.

Nous pouvons, d'ores et déjà, annoncer que notre raid aura lieu au printemps prochain, au mois de mai ; l'itinéraire sera d'environ 600 kilomètres en sept étapes. Très prochainement, nous donnerons de plus longues explications en faisant connaître l'itinéraire exact, ainsi que la composition du Comité d'organisation.

## Le Challenge des Femmes aéronautes

On sait que le premier challenge des femmes aéronautes a été gagné définitivement par Mlle Magdeleine Savalle. Notre directeur, Pierre Lafitte, a offert à l'Aéro-Club un second challenge qui sera disputé dans les mêmes conditions et qui restera la propriété de la femme aéronaute qui aura conservé 18 mois le record de la distance.

**VAMPIRE**, par **Léonard**.
Salon de la Société Nationale des Beaux-Arts, 1903.
CHALLENGE DES FEMMES AÉRONAUTES
*Haut. : 85 cent.* GOLDSCHEIDER, éditeur.

Nous donnons ci-dessus la photographie du superbe objet d'art attribué à cette épreuve : *Vampire*, de Léonard, dont l'original a figuré, cette année, au Salon de la Société des Beaux-Arts.

## Notre grand Concours de 1904

*Ne manquez pas de mettre soigneusement de côté la* Vie au Grand Air, *afin de pouvoir découper les « bons » pour prendre part, en 1904, à notre grand Concours*, **doté de 20.000 francs de prix**, *dont*

UNE VOITURE AUTOMOBILE

*Rappelons que l'on pourra envoyer autant de solutions qu'on aura de séries de* **10 bons.** *Le lecteur qui aura gardé les* **40 bons** *aura donc* **quatre** *fois plus de chances que celui qui n'aura que 10 bons.*

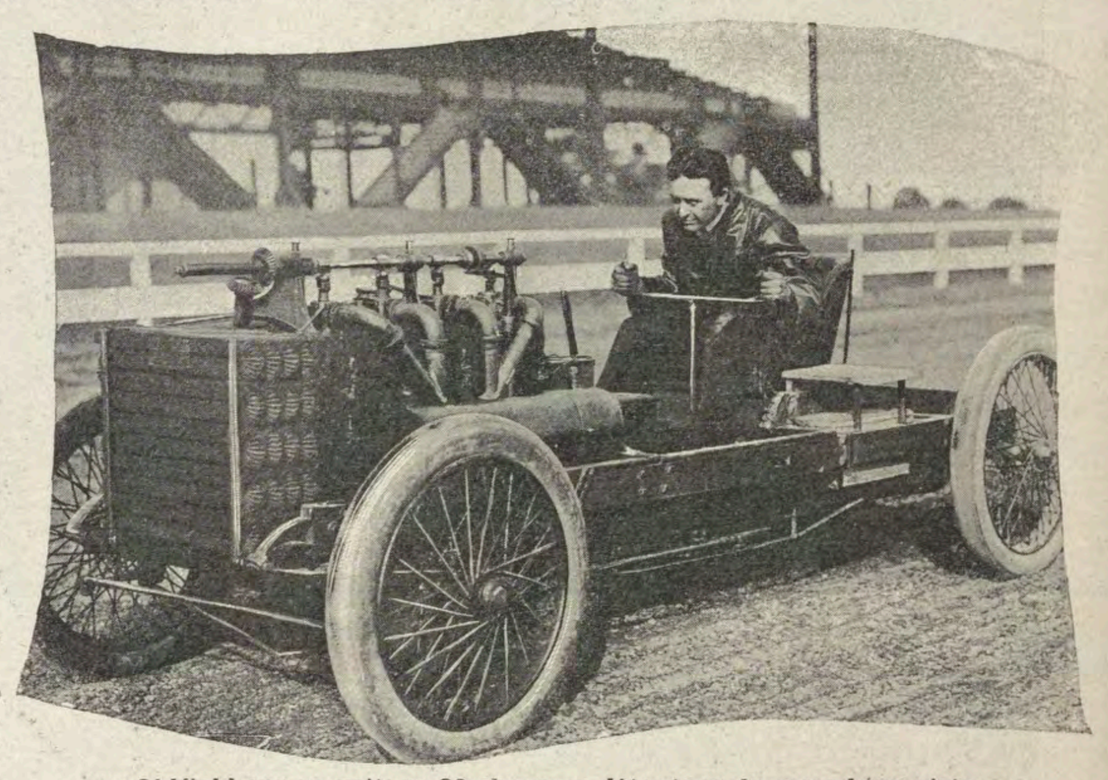
**Le départ d'une course de motocyclettes à l'"Empire Track".**

# LES AUTOS SUR LA PISTE

*La mode est de plus en plus aux autodromes en France. L'automobile a jusqu'ici fort bien et fort rapidement enrichi toutes les branches d'industrie auxqu'elles elle a touché. Successivement l'industrie du caoutchouc et celle de la carrosserie, pour n'en citer que les deux principales, ont vu les millions tant désirés arriver en un fleuve d'or du plus joli et du plus réjouissant étiage.*

Pourquoi donc, se sont dit les possesseurs de terrains, pourquoi ne ferions-nous pas de même avec l'automobile? Plaçons-lui nos terrains et aiguillons-la sur la voie de l'autodrome.

Je ne crois pas, en effet, que la spéculation soit mauvaise pour les possesseurs de terrains à placer. Mais je doute que l'automobile y trouve jamais autre chose qu'un aliment puissant destiné à faire évoluer rapidement les types actuels de nos voitures vers un type futur qui peut offrir tout l'intérêt pratique d'un cheval d'hippodrome qu'on attellerait à un char à bancs, ou d'un torpilleur à haute vitesse destiné à être transformé en bateau de pêche ou même en yacht de plaisance. Nous avons heureusement sous les yeux un exemple éclatant des folies industrielles auxquelles peut aboutir l'automobile de piste. Nous l'avons en France pour un seul instrument, le motocycle et la motocyclette. Nous l'avons en Amérique pour tous les véhicules, puisque, là-bas, l'on fait courir, faute de routes, les voitures les plus rapides sur les pistes de trotteurs.

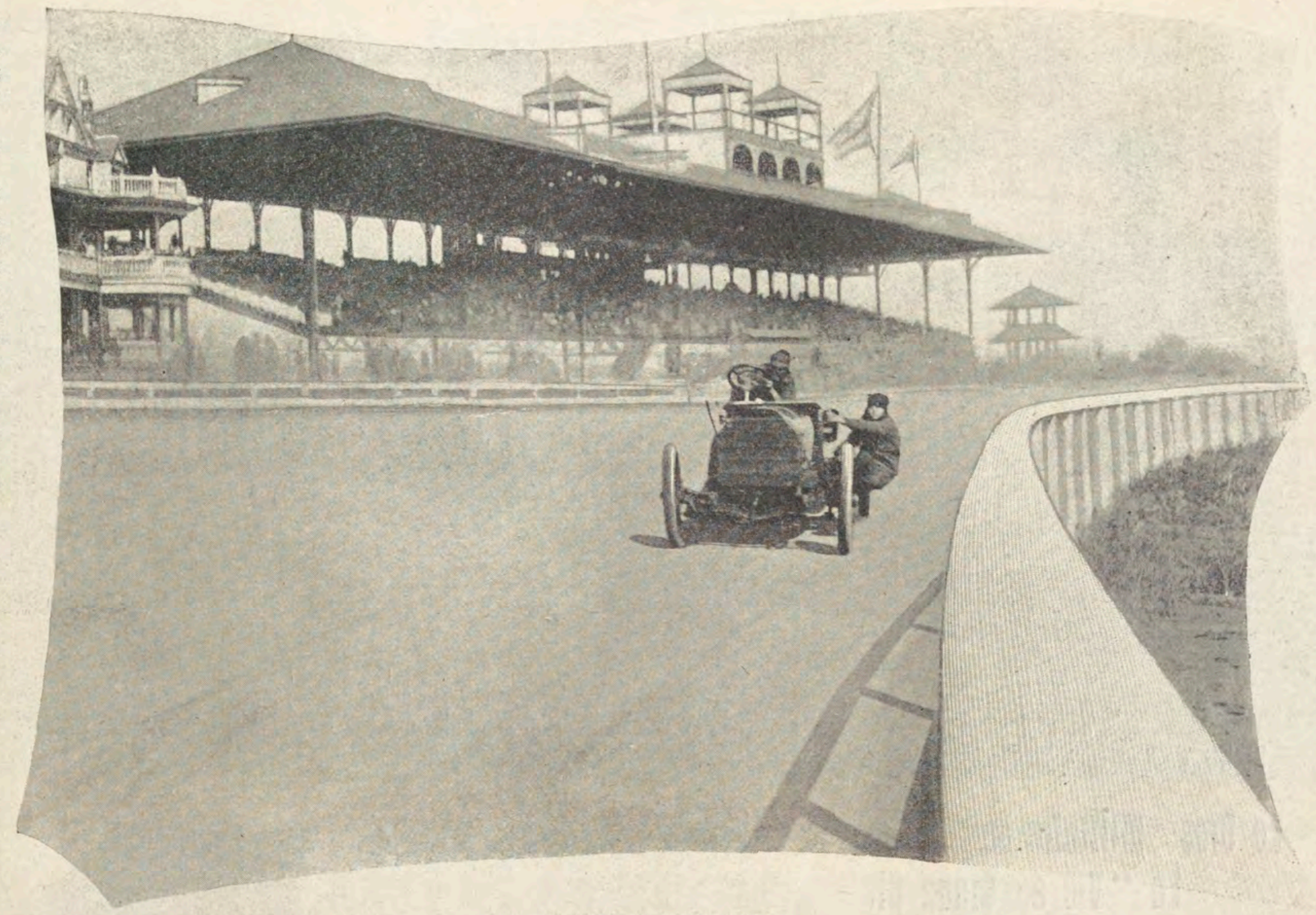


**Oldfield sur sa voiture 80 chevaux, détenteur du record sur piste des 10 milles.**

Il est à peine besoin d'insister sur le caractère lamentable de l'instrument auquel ont logiquement abouti chez nous les courses sur piste de motocycles d'abord, puis de motocyclettes.

Le motocycle, qui eut en France son heure de succès et même de triomphe, se tua du jour où on lui fit dépasser la force de 3 chevaux, qui était son grand maximum possible. Il était impossible de mettre facilement en marche. A quoi bon, puisque l'on n'avait là qu'un seul départ? La multiplication unique était énorme, puisque l'on obtenait par elle ce double avantage : 1° d'aller vite, ce qui était la seule raison d'être, sinon la seule excuse de ces tours de force; 2° de permettre un moteur à ailettes, le plus simple et le plus léger, grâce auquel on pouvait atteindre ces forces énormes avec ces poids légers.

**Une course d'automobiles de 5 milles à l'"Empire Track".**



**A l' "Empire Track".**
*M. Bright battant les records du monde de 11 à 15 milles.*

Le tout formait, de par l'ensemble même des qualités que réclamait la piste, un engin pourvu de tous les défauts, dont un seul aurait suffi pour le disqualifier à tout jamais.

Il en fut bientôt de même de ce qu'on appelle la motocyclette sur piste.

Si l'on songe que cet instrument prit un jour sa naissance dans l'ennui et la fatigue, que l'on commence à comprendre vers un certain âge, de monter une côte à bicyclette et d'ajouter au jarret paresseux ou rouillé un certain adjuvant, on reste stupéfait aujourd'hui devant ces engins étranges où l'on s'accroupit au bout d'un guidon qui rappelle des rênes de mail-coach et qui, tout en vous emmenant à plus de 100 à l'heure, serait parfaitement incapable de monter la côte devant laquelle hésitaient votre bicyclette et votre jarret.

Le moteur dépasse la tête du cavalier, il est énorme parce qu'il faut qu'il soit fort. La qualité du métal qui supporte ses chocs n'a pas été améliorée de 1/10. On a simplement renforcé l'ancienne matière, comme les architectes d'autrefois consolidaient leurs murs par les arcs-boutants. Le moteur est trop fort et contient trop de flamme pour qu'il puisse se refroidir. Va-t-on chercher à l'améliorer et à trouver la transmission grâce à laquelle il pourra faire plus avec moins? Non. On augmente encore sa force, mais on le perce de trous, de façon qu'une partie de la flamme jaillisse à l'air et s'enfuie. Mais l'huile qui le lubrifie, l'huile qui est sa vie et qui règle sa facilité d'allure va s'enfuir aussi. Qu'importe? On en mettra davantage. Le moteur arrivera à consommer plus d'huile encore que d'essence. Une pluie grasse en sort et transforme en sardine l'infortuné qui enduit l'engin. Qu'importe? Il marche; tous les problèmes sont ainsi résolus par l'absurde. Pas besoin de freins. La piste circulaire se développe à l'infini et l'espace, avec sa résistance à vaincre, sera le seul frein auquel on aura recours.

Il faut arrêter.

Coupons l'allumage et laissons-nous aller. On s'arrêtera bien à un moment ou à l'autre. Qu'importe? Voilà ce que la piste a fait de la motocyclette et du motocycle.

L'engin-roi, de l'autre côté de l'Atlantique, est incontestablement en ce moment la fameuse voiture de Barney Oldfield, qui est bien certainement le plus détestable véhicule qu'on puisse rêver.

Une voiture est en général faite pour aller droit. Et, dans ce but, on a augmenté la longueur du châssis et l'empattement des roues, de façon qu'il tienne mieux la route, et qu'un déplacement latéral des roues arrière, par rapport à l'axe des roues avant, soit moins sensible en se répartissant en angle sur une plus grande dimension.

La voiture de Barney Oldfield est carrée, de façon à pouvoir, au contraire, déraper très vite et très facilement. Elle ne peut, en effet, tourner vite à chaque virage qu'à cette condition. Elle pirouette. Comme les virages sont si rapprochés que la voiture n'a jamais le temps de prendre sa vitesse entre eux, peu importe cette vitesse. Le virage est l'important, d'où cette création de la voiture-toupie.

On conçoit aisément que cette voiture n'ait guère besoin de plusieurs vitesses : une pour démarrer, une pour courir, c'est suffisant. Une voiture a des ressorts parce que la route est dure. En revanche le ressort a un défaut. Dans un virage très rapide, plus le ressort est cintré, c'est-à-dire élastique, plus il a de flèche et plus il peut se déplacer latéralement, faisant flotter les châssis. Sur nos voitures de route on s'est ingénié à travailler le ressort; on l'a allongé. Barney Oldfield le supprime. Il a un inconvénient, qu'il parte. Quant à ses nécessités, il s'en moque, ce sont ses reins qui les sentent. Et l'essieu s'appuie à l'arrière, directement sur le châssis qui est ainsi tout d'une pièce, et peut déraper à loisir.

D'où suppression du joint à la Cardan, un pignon d'angle comme sur une bicyclette. On voit toute la folie merveilleusement raisonnée du système. Le graissage des gros moteurs est une difficulté. Il y a à l'intérieur du carter une telle pression que l'huile, souvent, ne va pas partout et que le moteur chauffe. Cependant, il est impossible de se passer de carter. Au bout d'une heure la poussière ferait tout gripper, mais Oldfield ne court pas une heure. Il n'y a pas de poussière. Je supprime le carter et fais graisser par des lécheurs les têtes de bielle, un expédient de charrons.

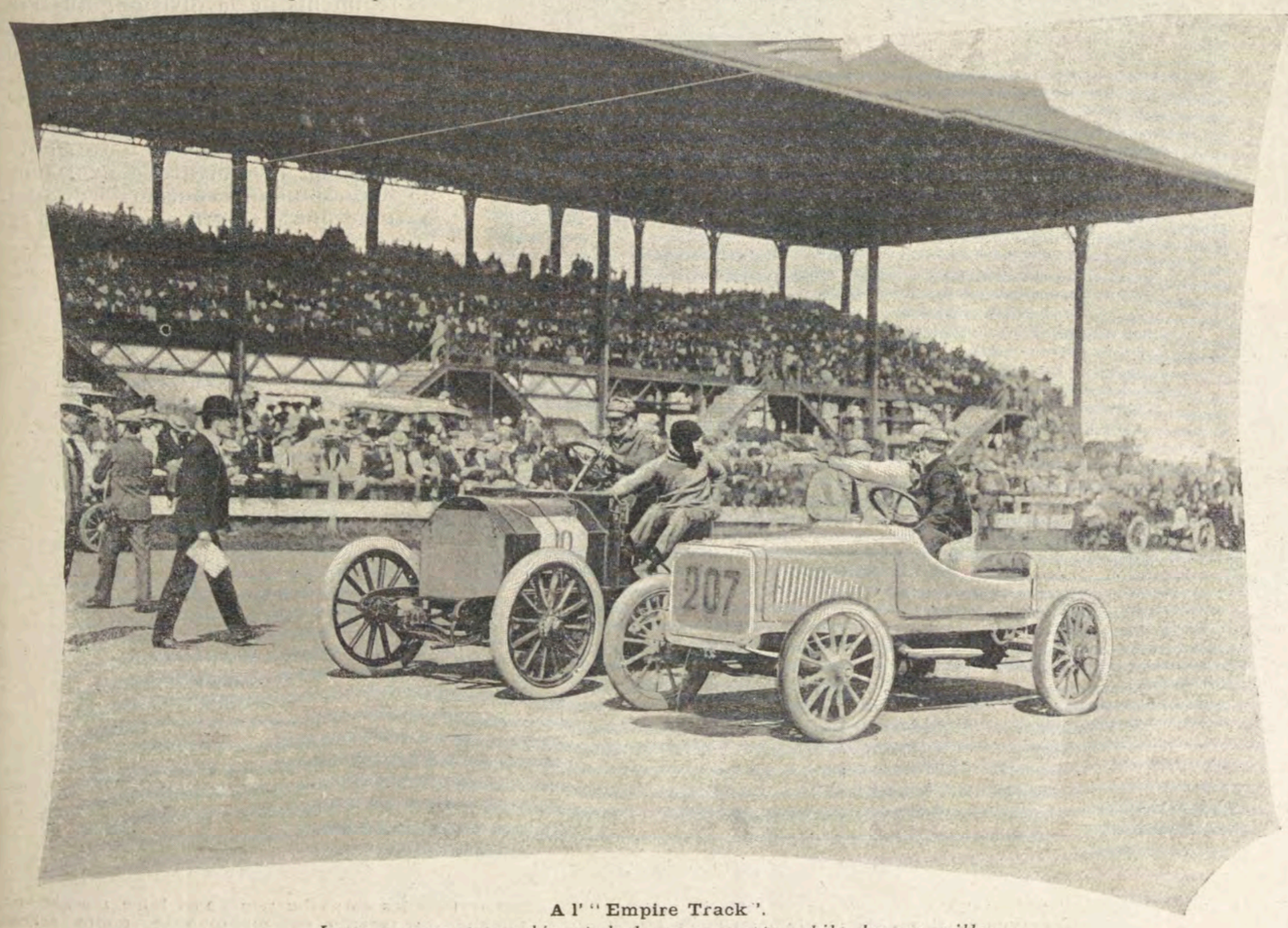
La direction est aujourd'hui inclinée, irréversible, parce qu'à ces allures il faut, pour ne point fatiguer, une grande démultiplication, et il faut aussi éviter des chocs dans les bras au passage des obstacles qui peuvent vous arracher la direction des mains.

Mais à ces allures sur piste, plus de chocs, l'étape est courte, et un guidon de bicyclette va suffire, parce qu'au prix de tous ces inconvénients qui, sur faible distance et sur une piste où l'on ne peut jamais marcher droit, n'en sont plus, le guidon est une direction avec attaque directe, qui permet de déraper avec la plus grande précision.

Voilà l'engin que sacre roi la piste. Je ne parle pas de sa carrosserie ni des attitudes d'acrobates des conducteurs.

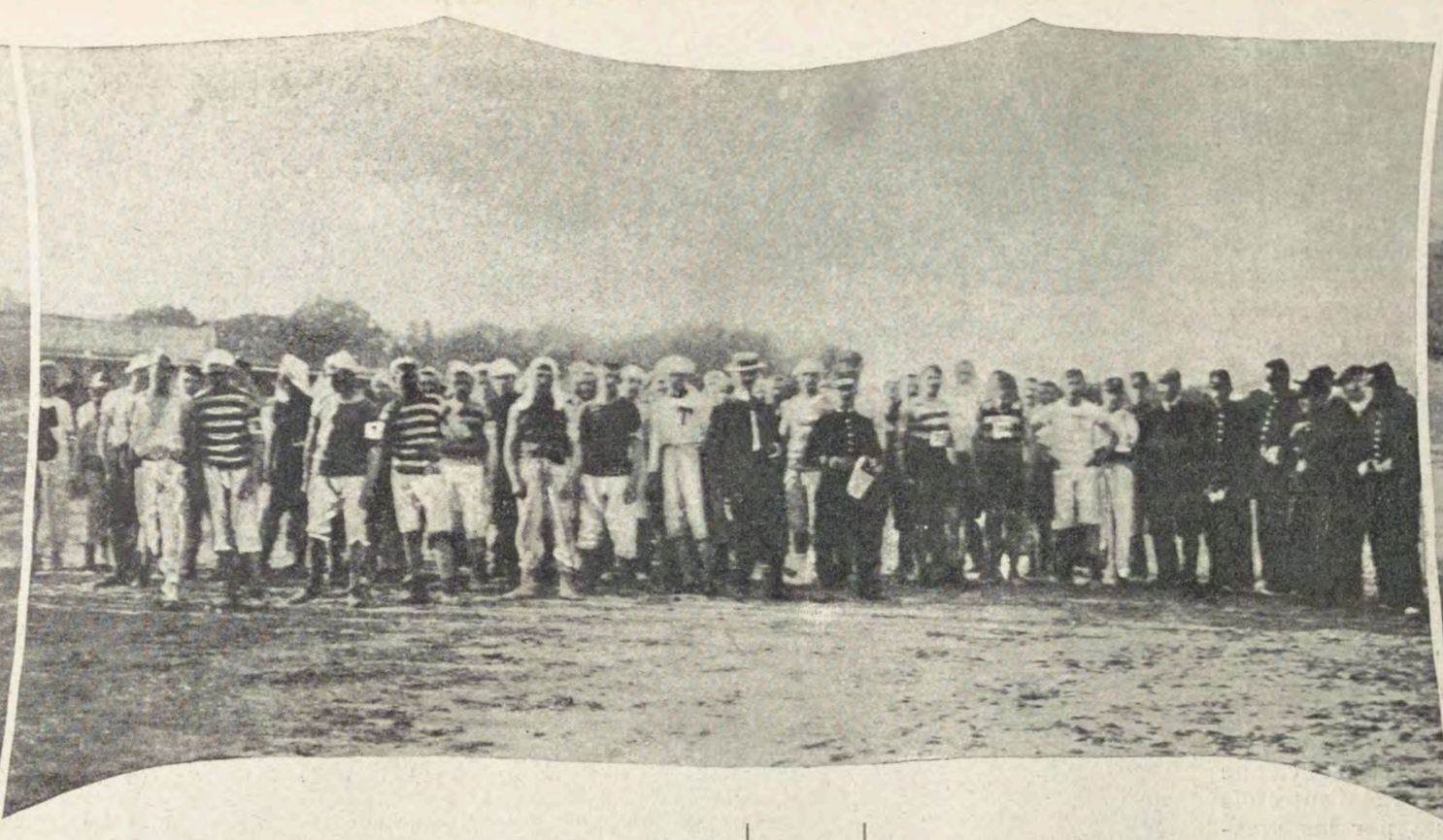
La piste est la mort de la construction automobile. La route et la course sur route sont sa vie et sa raison d'être.

GEORGES PRADE.




**A l' "Empire Track".**
*Les concurrents au départ de la course automobile des 20 milles.*

Le sergent Pfifferling, du 156e, champion de la 39e division pour le lancement du disque.



Lt Bataille. Lt Rungs.

Le départ du Cross militaire de la *Vie au Grand Air*, disputé à Toul le 30 août sous la présidence du général Pamard, commandant la 39e division, et gagné par le 146e de ligne.

Giesecke, du 153e, champion de la 39e division pour le lancement du poids.

# Le Cross Militaire de La "Vie au Grand Air"

*Nos lecteurs savent que notre directeur Pierre Lafitte a offert un superbe bronze comme challenge d'une épreuve de cross-country militaire qui se disputera par épreuves éliminatoires dans les différentes régions, les equipes gagnantes devant venir courir à Paris un match final. La première de ces épreuves s'est disputee, dimanche, à Toul, entre les 7e, 10e et 20e corps.*

◆ ◆ ◆

Un cross-country au mois d'août, quelle heresie! direz-vous. Il est vrai que la temperature dont nous sommes affligés depuis quelque temps fait, des mois de juillet et d'août, presque des mois d'hiver. On jouerait au football qu'on ne s'en étonnerait guere, et peu s'en est fallu qu'on y patinât. Mais, d'autre part, il faut tenir compte de ce fait, que le Cross de la *Vie au Grand Air* est un cross militaire et que, pour l'armée, pour nos vaillantes divisions de l'Est, en particulier, il n'est pluie ni soleil, chaleur ni tempête qui puisse les arrêter. Les épreuves sportives ne peuvent, du reste, se disputer, dans l'armée, qu'à partir du moment où les hommes sont mobilisables, du 1er mai jusqu'à la fin de l'année militaire, c'est-à-dire jusqu'à fin août, époque à laquelle commencent les manœuvres.

Cette date du 30 août etait même un peu tardive, quelques régiments ayant deja quitte leurs garnisons depuis la veille. Néanmoins, 80 concurrents, representant 8 regiments ou bataillons formant corps, etaient venus disputer cette premiere epreuve: le 140e, le 160e, le 155e, le 156e, le 39e regiment d'artillerie, de Toul; le 155e de Commercy, le 69e de Nancy et le 4e bataillon de chasseurs de Saint-Nicolas-du-Port.

La piste avait eté tracée par le lieutenant Rungs, du 146e. Le lieutenant Rungs est secrétaire du groupe sportif de la 39e division; il commande le peloton cycliste, il est l'âme du mouvement sportif dans lequel il a entraîne tous les régiments de la division. Aussi on pense avec quelle joie il a vu son régiment, le 146e, remporter la timbale. Dans le classement individuel, les lieutenants Brulé, du 155e; Pérard, du 155e, et Daunis ont pris la première place dead heat. A l'examen de notre photographie, on reconnaîtra dans Daunis un de nos plus fins coureurs, Touquet, qu'un scrupule sportif a empêché d'enlever la première place. M. V.

Les hangars de l'abattoir militaire constituent pour les concurrents de confortables cabines...

Pérard, 155e. Lt Brulé, 155e. Daunis, 146e.
L'arrivée du Cross de la *Vie au Grand Air*.

... ce qui ne les empêche pas de se faire masser sur l'herbe du terrain de manœuvres, moins serrée et moins soignée que celle du Racing Club.

# Au Concours Hippique de Spa

*Cousin-Germain*, à M. de Mumm, de Reims, monté par son propriétaire.

Le phaéton de Mme Goad, hors concours, dans la division des chevaux d'attelage.

*Fiasco*, à MM. Jacques et Mosselman du Chesnoy, monté par ce dernier, dans le military international.

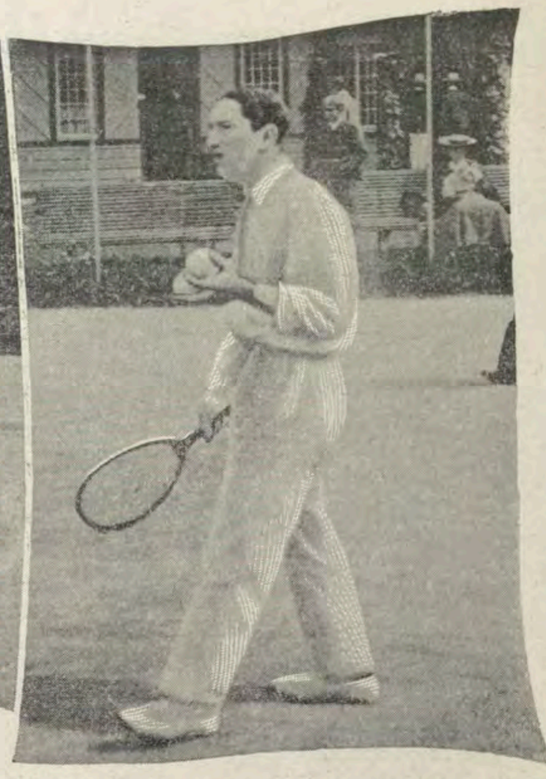
*Barnum*, au comte L. d'Havrincourt, au saut du brook.

(Clichés Massardo.) Au cross-country. — Mlle Lambert et M. Wynans.

Au rendez-vous du cross. — Mlle Lieutenant.

Gore, champion anglais de 1901, vainqueur à Etretat des championnats simple, double et mixte.

La demi-finale du Championnat simple hommes.
*Au premier plan, Palmer et Noriss; au second plan, Muhr et Gerbault.*



Muhr, champion du Tennis-Club d'Etretat

*LE TENNIS*

## La Coupe de la "Vie au Grand Air"

*Pour la première fois, cette année, s'est disputée, au Tennis-Club d'Etretat, la Coupe de la* Vie au Grand Air. *Cette coupe est réservée aux dames qui la disputent en* simple. *En transmettant ici nos félicitations à la gagnante,* Mlle *Amy Magnus, nous sommes heureux de pouvoir publier le très bel instantané qui a été pris d'elle pendant le* set *final, ainsi que la photographie de quelques-uns des membres les plus connus du Tennis-Club d'Etretat.*

✣ ✣ ✣

Douze concurrents environ ont disputé, cette année, la Coupe de la *Vie au Grand Air*, attribuée à la gagnante du Championnat de dames. Le nombre n'est pas considérable; il l'est beaucoup moins que nous le désirerions, mais il faut tenir compte de ce fait, que seules les tennis-women un peu entraînées osent affronter les terribles regards d'une galerie élégante et spirituelle au point que la malheureuse vaincue évite difficilement parfois quelques piqûres — car le Tennis-Club d'Etretat est plus couru de saison en saison et constitue maintenant une des attractions favorites de la société mondaine d'Etretat.

Mlle Amy Magnus, gagnante de la Coupe de la *Vie au Grand Air.*

Dans un beau jeu, aux *drives* élégants et énergiques, coupé de très jolies balles de volée, Mlle Amy Magnus a enlevé le Championnat à Miss Hunt, après une lutte passionnante (6-8, 7-9 pour les premiers sets), battant seulement dans le dernier set son adversaire un peu fatiguée par 6-1. Derrière ces deux premières se classent Miss Ingraham, Mlles Perier, Brindejoint, Leteillier, Mmes Trarieux et Raimon.

Mlle Amy Magnus n'a pas borné là son succès au jeu. Elle a remporté le Championnat double-mixte, le secondant merveilleusement et jouant presque sans discontinuer. Smilis.

M. CHARLES JARROTT, LE CHAMPION AUTOMOBILE ANGLAIS ET LA COMTESSE DE ROSSLYN QU'IL VIENT D'ÉPOUSER

**Autour du départ de la course du Tour de Paris.**
*A gauche, un groupe de camelots prennent un petit air de soleil avant de partir; à droite, Charbonnel, qui va être tout à l'heure le gagnant, donne quelques conseils à un novice de la course de fond.*

# Le Tour de Paris

*Aujourd'hui il est de bon ton de vulgariser toutes choses. Le sport pédestre ne pouvait faire exception à la règle générale.*

*C'est pourquoi le* Monde Sportif *nous conviait, dimanche dernier, à une grande manifestation en faveur de la course à pied. Cette manifestation avait ceci de particulier, qu'elle était ouverte non seulement aux professionnels, mais aux camelots et à tous les corps de métier.*

*Les engagements nombreux ont atteint le chiffre de 604 inscriptions, nombre qui n'avait jamais été approché dans une épreuve pédestre. 500 partants et 202 arrivants en moins de 4 heures complètent le bilan de cette journée mémorable qui comptera dans l'histoire des sports athlétiques.*

◆ ◆ ◆

Ce n'est pas que l'idée d'une course autour de Paris soit absolument neuve, il n'est rien de nouveau sous le soleil, mais elle méritait d'être reprise.

La première épreuve de ce genre eut lieu en 1892. Les professionnels alors étaient peu nombreux, aussi la cinquantaine de partants qui se mirent en ligne au départ ne formait que la dixième partie de ceux que nous vîmes dimanche dernier. Si la proportion continue, en 1914, nous verrons 5.000 concurrents dans l'épreuve du Tour de Paris qui, nous l'espérons, sera annuelle.

Pour en revenir à 1892, on peut noter, parmi les partants d'alors, nos confrères Manaud et Verdelet, de l'*Auto*. Le premier se classa très honorablement, le second abandonna peu après le départ.

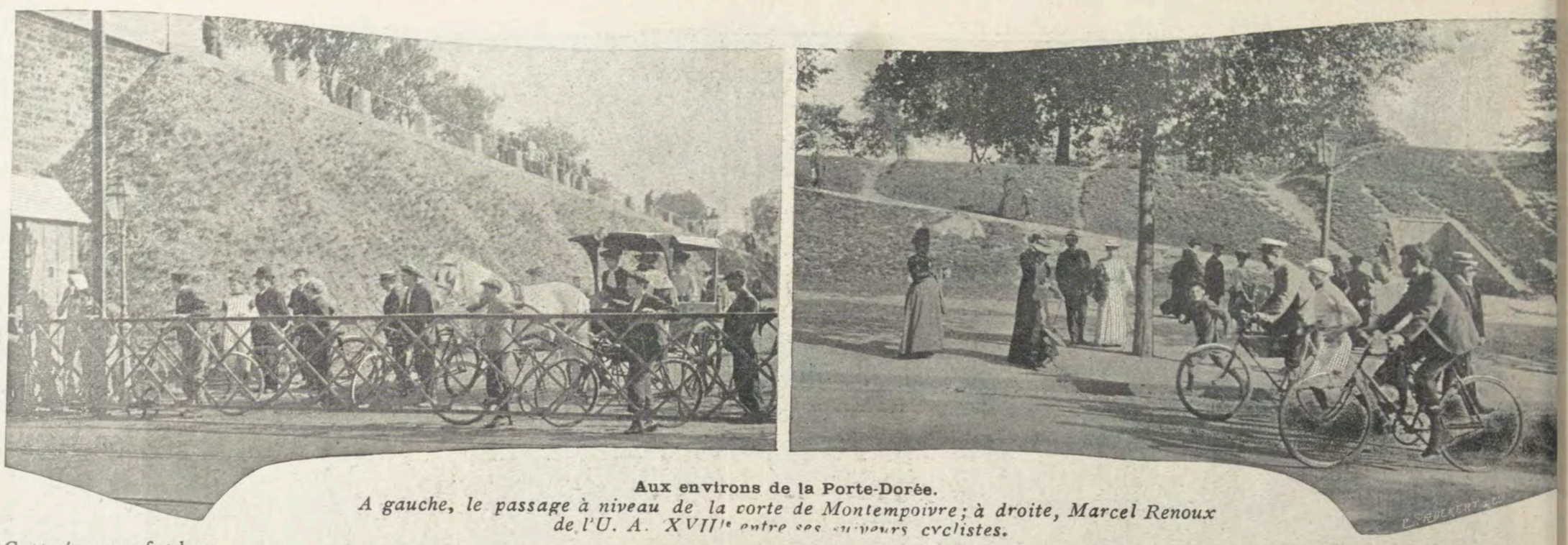
En 1900, l'Union des Sociétés Françaises de Sports athlétiques, jalouse du succès remporté par la course de Marathon organisée au profit des coureurs professionnels par notre confrère le *Vélo*, fit disputer, pour la première fois, le Marathon Amateurs et le parcours choisi fut justement le tour de Paris.

◆ ◆ ◆

**A la Grande-Roue, quelques minutes avant le départ.**
*Les mêmes poteaux, comme on peut le voir, marquent le départ et l'arrivée.*

**Si le malheureux Théato (C. A. S.), qu'on voit ici, n'a pas réussi à se classer dimanche, la *Vie au Grand Air* arrive, comme toujours, bonne première aujourd'hui.**

**Trois coureurs manchots sont partis dans le tour de Paris. Voici Landry du groupe des corporations, croqué au moment du départ.**



**Aux environs de la Porte-Dorée.**
*A gauche, le passage à niveau de la corte de Montempoivre; à droite, Marcel Renoux de l'U. A. XVIII^e^ entre ses suiveurs cyclistes.*

Cette épreuve fut baptisée, par ironie, le Marathon des Fortifs. C'est Théato, le crack amateur, alors en pleine forme, qui en sortit vainqueur.

Le Tour de Paris de 1903 est donc la troisième épreuve du genre. Mais une innovation a eté apportée à la course. Pour les deux premières, le départ avait eu lieu en dehors de l'agglomération parisienne. Dimanche dernier, c'est en plein cœur de Paris que le départ a été donné et que l'arrivée a été jugée.

Le cadre choisi était la Grande Roue de Paris. On eût dit un immense moulin dont les grandes ailes au mouvement rythmé semblaient donner la vie à une foule bigarrée de pedestrians aux costumes multicolores.

Et sur l'avenue de Suffren, au moment du départ, ce fut l'alignement de 500 concurrents de toutes tailles, de tous âges, de tous pays. Il y avait là des camelots porteurs de journaux, aux maillots aux couleurs criardes, des coureurs professionnels et des gens de tous métiers; des gosses de douze ans coudoyaient des colosses barbus. Il y avait même deux manchots, l'un du bras droit, l'autre du bras gauche. Mais tous avaient adopté le classique costume sportif: culotte courte et maillot de corps. Aucun n'avait arboré la tenue des bateleurs de foire publique. Sous ce rapport ce fut parfait.

Au signal du départ, ce fut une cohue insensée; les uns galopant, les autres trottant ou marchant envahirent l'avenue de La-Motte-Picquet, début du parcours. Le spectacle de cette troupe fuyant, semblait-il, quelque danger invisible ne manquait pas d'une certaine poésie.

**A la Porte de Vincennes.**
*Sans répit, les concurrents passent tour à tour chacune des portes de Paris.*

**V. Préfolle, de l'U. A. XVIII^e^, à la Porte-Maillot.**

Sur le parcours, une foule immense s'était donné rendez-vous, une foule très sportive encourageant tous les coureurs, les premiers comme les derniers, appréciant à leur juste valeur la course des grandes étoiles de la route et celle des débutants essayant leurs forces contre les habitués de ces sortes d'épreuves.

Que de bons Samaritains n'a-t-on pas rencontré en cours de route, les uns opportuns, les autres plutôt gênants! Que de seaux d'eau mis à la disposition des concurrents dont certains ont profité avec usure. D'autres qui auraient peut-être préféré s'en passer se sont trouvés à certains endroits aspergés bien malgré eux et en dépit de leurs protestations par des gens bien intentionnés, certes, mais faisant montre d'un zèle excessif dans l'art de rendre service à leurs semblables. Certains coureurs se sont même trouvés très incommodés par ces douches intempestives.

Mais il est un résultat acquis, c'est que la grande foule s'est dérangée pour assister au passage des coureurs, montrant ainsi l'intérêt qu'elle prenait aux efforts de tous ces vaillants.

Il existe, cependant, des rétrogrades, et, pour n'en citer qu'un, le chef de gare de la station du Parc Montsouris qui, bien qu'aucun train ne fût signalé, s'est énergiquement refusé à faire ouvrir les barrières du passage à niveau pour laisser passer les coureurs.

Que fut la course? Ce qu'elle devait être, car, en dépit de l'etiquette, il était avéré pour tout le monde que profesionnels, camelots et intercorporations ne formaient qu'une seule et même catégorie, celle

**LE TOUR DE PARIS A PIED. — LE DÉPART**

*Cette superbe photographie a été prise immédiatement après le coup de pistolet annonçant le départ du Tour de Paris. En un peloton comme on n'en a jamais vu de si imposant, non seulement en courses à pied, mais encore et surtout dans une rue de la capitale, plus de six cents concurrents s'élancent dans la rue du Commerce, une des rues les plus fréquentées de Grenelle, sous les yeux de la foule amassée et amusée de ce spectacle bien parisien, car ceux qui partent, ce sont, en grande partie, les camelots, les bouchers, les télégraphistes, toutes les "pattes cassées" qui animent les rues de Paris de leurs boniments et de leurs lazzis.*

des coureurs professionnels.

On n'en peut citer meilleure preuve que le classement dans la catégorie camelots de Cibot, le gagnant de Marathon, Longevial, le quatrième de la même épreuve, et Prévôt, le recordman français de l'heure-course.

Dans l'intercorporations, on voyait Charbonnel, ex-recordman de l'heure, deux fois gagnant de Marathon; Langlois, qui, s'il n'avait participé à aucune épreuve depuis deux ans, n'en était pas moins considéré comme un coureur de toute première classe.

Cibot a tenu la tête pendant très longtemps, semblant devoir renouveler sa victoire de Marathon; il a été rejoint au vingt-cinquième kilomètre par Charbonnel, qui nous a prouvé qu'il n'était pas déchu. Celui qui l'a inquiété et a failli le vaincre est un coureur quasi inconnu pour les néophytes. Langlois, en effet, n'avait pas couru depuis deux ans et il a effectué sa rentrée par un coup de maître; le coureur italien Volpati nous a montré ce que l'on pouvait attendre de son courage et de sa ténacité.

**Sous le Viaduc d'Auteuil.**
*Charbonnel passe en tête, précédant Langlois de 2 secondes.*

Le compagnon d'entraînement de Langlois, Orphée, a également très bien couru. Tous sont d'ailleurs à féliciter, car si le parcours ne comporte pas de grandes côtes, il n'en est pas moins très dur.

La distance de l'épreuve était d'environ 39 kil. 500 mètres. Voici les principaux résultats :

1. A. Charbonnel (U. S. P.), en 2 h. 32 m. 45 s.

2. E. Langlois (C. S. F.), en 2 h. 32 m. 48 s.

3. Volpati, Italien, en 2 h. 36 m. 53 s.

4. Orphée (U. S. P.), en 2 h. 38 m. 3 s.

5. E. Cibot (U. A. P.), en 2 h. 38 m. 32 s.

6. Longevial; 7. Chanteloup; 8. Bagré; 9. H. Prévôt; 10. L. Segers; 11. Préfolle; 12. Ciret; 13. Doublet; 14. Winant; 15. Thonon; 16. Mac Corry; 17. Théato; 18. Ferret; 19. Alos; 20. V. Bessac, etc.

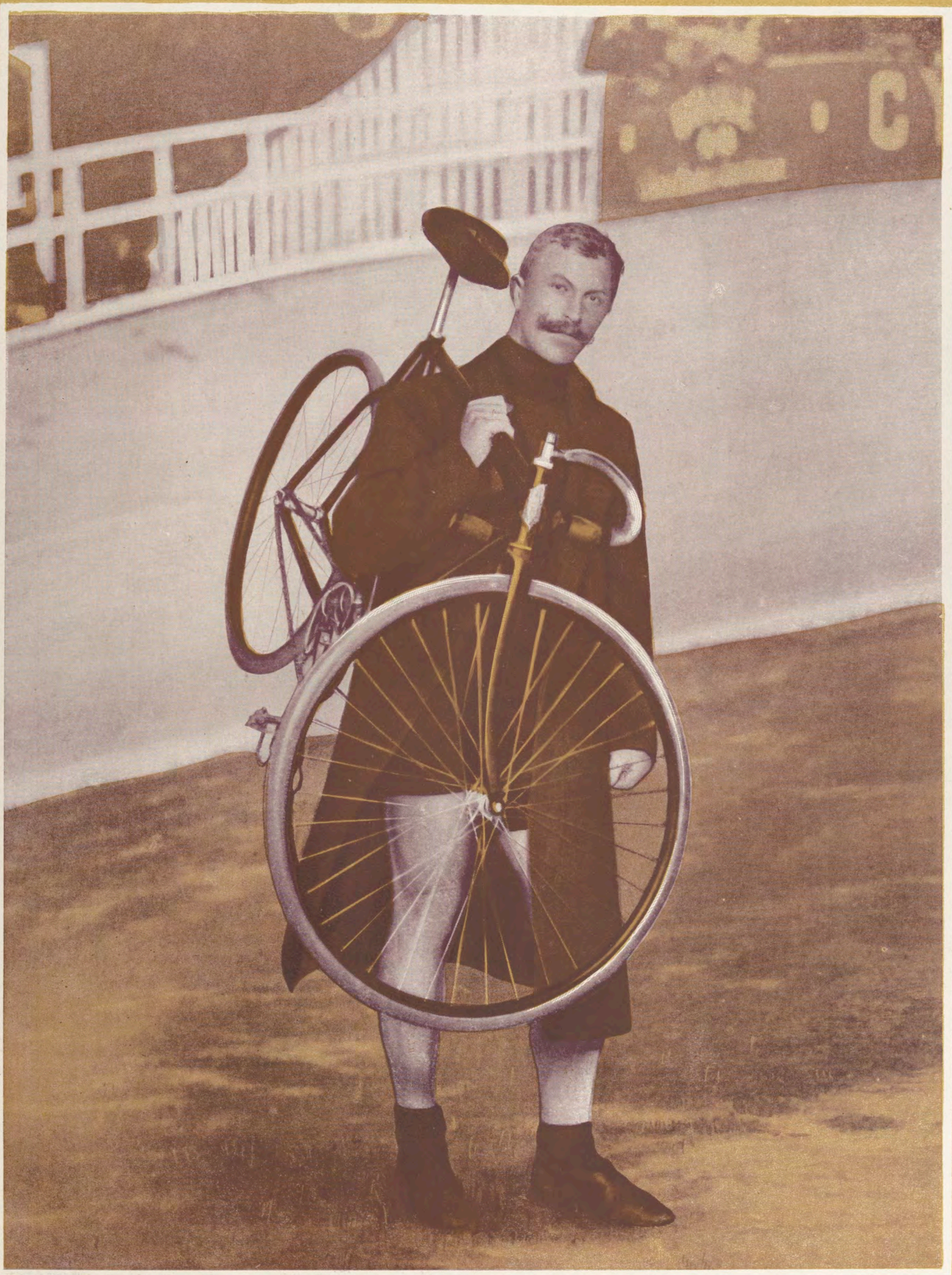
Une des arrivées les plus remarquées a été celle du jeune Lépine, âgé de douze ans; il termina devant un grand diable barbu qui semblait tout désorienté de s'être laissé distancer par un pareil gosse.

Le *Monde Sportif* nous annonce maintenant un Concours de *marche* sur le même parcours.

ABEL LÉVEILLÉ.

**Le long du Viaduc d'Auteuil. — Sous le pont de Grenelle.**

**Quatre arrivées.**
*En haut, à gauche, Cibot, arrivé cinquième; à droite, Bagre, arrivé huitième; en bas, à gauche, Volpati, arrivé troisième; à droite, Prévôt, arrivé neuvième.*



ELLEGAARD

Les concurrents rangés au ponton de départ.

Un officiel mesurant les dimensions d'un canot concurrent.

# DE PARIS A LA MER EN CANOTS AUTOMOBILES

## LA COURSE PARIS-TROUVILLE

*Nous publions aujourd'hui les photographies prises au départ, et au cours de la première étape de la course de canots automobiles organisée par le* Vélo *et le* Yachting-Gazette : *Paris-Trouville. Cette étape qui comprenait, comme on sait, le parcours de Paris à Mantes (90 kilomètres) a suscité un gros intérêt, non seulement dans les milieux sportifs, mais encore auprès du gros public des environs de Paris, qui s'était porté en masse vers les berges de la Seine. Nous sommes donc certains d'intéresser nos lecteurs en publiant les curieuses photographies que nos envoyés ont été prendre au cours de cette étape.*

✣ ✣ ✣

On avait quelque crainte au sujet du succès probable de cette course. L'idée était amusante, de faire aller de Paris à Trouville, en traversant un bras de mer, des canots qui n'ont guère l'habitude de croiser qu'entre les arches des ponts de la Seine; mais cependant, le Yachting n'intéresse guère qu'un public restreint, et on se demandait tout bas, si l'intérêt de l'idée sauverait, ce qu'on croyait probable, la pauvreté du spectacle. L'automobile a sauvé tout; les gens sont venus, j'en suis persuadé, non pas pour les canots, mais pour les moteurs, dont on leur avait raconté depuis longtemps la construction similaire à celle des autos, les moyens d'action identiques, la puissance comparable; et, comme d'autre part, il s'est trouvé que le spectacle, prévu sans intérêt par beaucoup, a été au contraire tout à fait palpitant, il en est né du coup un nouveau sport—j'entends un nouveau sport populaire, très populaire, le canotage automobile. Il tiendra le plein succès autant qu'on n'interdira pas aux automobiles les rivières, comme on leur a déjà interdit les routes.

Patience, cela viendra, car les progrès iront vite dans la construction des moteurs « aquatiques » et on s'effraiera, non moins vite, de la rapidité toujours croissante des « racers ». Attendons cet heureux temps avec confiance; pensons-y, mais mieux vaut n'en pas parler, il viendra toujours trop tôt nous priver d'un plaisir auquel nous nous sentons tous disposés à nous habituer.

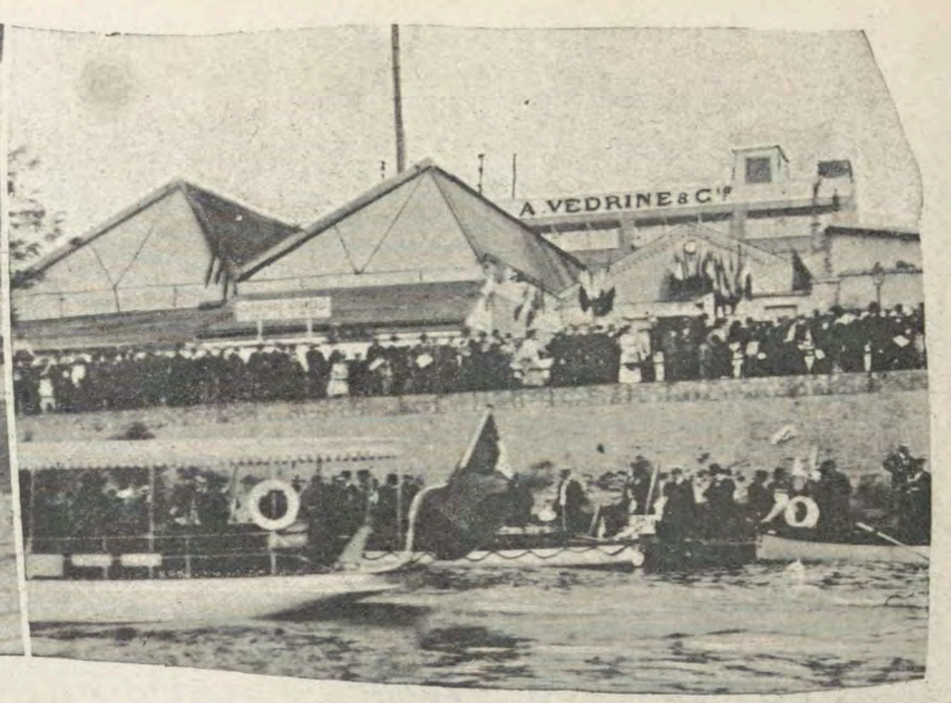
De tous les canots, cruisers ou racers, qui ont parcouru la Seine de Paris à Mantes, gracieuse envolée d'hirondelles qui semblent frôler

**A bord du *Mercédès*.**
*Les couleurs du* Mercédès *ne pouvaient être arborées par des mains plus gracieuses.*

**Le lieutenant de vaisseau Burfin, officier d'ordonnance du Ministre de la Marine, à bord du *Narval*, à M. Mallet.**

A Courbevoie. — Vue générale avant le départ.

Le tambour rassemble les concurrents.

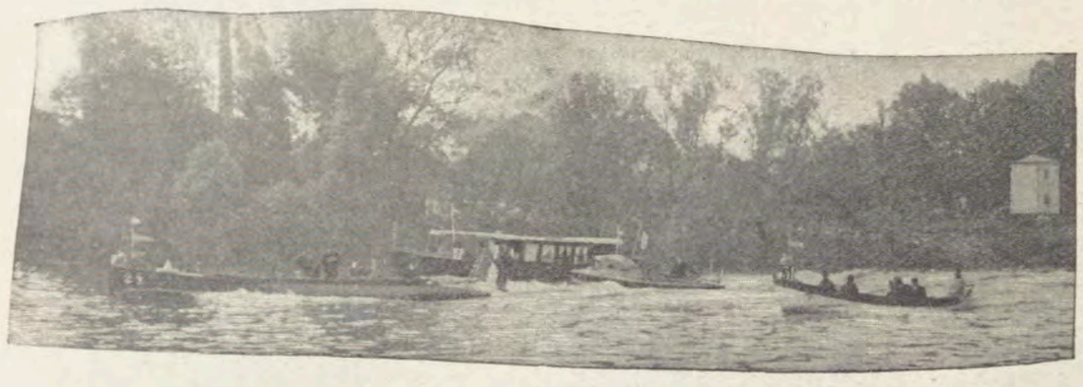


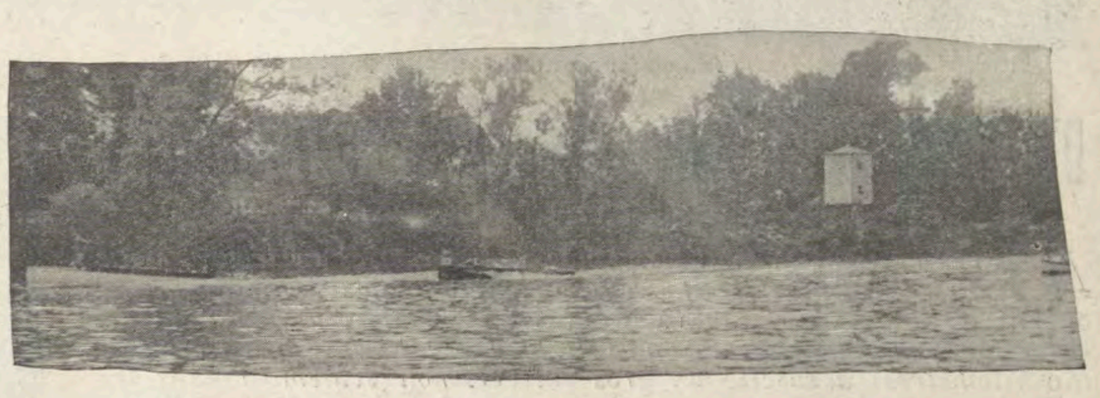

Devant l'usine Vedrine.

l'eau, plutôt que d'y toucher, la mépriser plutôt que d'en faire un point d'appui; il faut, matériellement et esthétiquement parlant, détacher tout à fait à part le *Mercédès* à M. Charley (moteur Daimler, 35 chevaux), matériellement car il est arrivé une demi-heure au moins avant tous ses concurrents, couvrant 90 kilomètres en moins de 3 heures, soit plus de 30 à l'heure; esthétiquement, car le premier, il a donné à la foule une idée de ce que pouvait être la marche d'un canot automobile.

L'eau, il la frôle — à peine — la dépassant de tout son avant, laissant à peine l'arrière s'y plonger pour y prendre l'indispensable contact avec son hélice, si léger, que l'émotion vous prend à le regarder. Il ne coupe pas l'eau, il ne la " fend " pas suivant les termes employés jusqu'ici couramment, en manière de navigation; il y glisse, comme les enfants, à toute allure, sur une longue bande de glace. Sur ses côtes, pas de remous, pas de vagues comme en occasionne le passage du moindre des *cruisers*. Simplement à l'arrière un petit bouillonne blanc, qui se forme dans un bourdonnement d'abeille. — C'est très élégant, très gracieux et très passionnant, et l'enthousiasme sur les berges était considérable, — d'autant plus que les 35 kilomètres à l'heure de ce petit canot en Seine avaient beaucoup plus d'allure, en ce cadre relativement réduit, que les 30 nœuds de nos meilleurs torpilleurs, par le travers de la grande bleue.

Tandis que le *Mercédès* avait tout le temps de s'amarrer à Mantes, les autres arrivaient successivement; les deux autres racers de la course,





**Le départ de la 4e série des cruisers.**

Narval, *à M. Mallet;* Korrigan, *à M. Leroy;* Marthe, *à M. Cazes, et* Mouette, *à MM. Luce et Bardon.*

*Flore* et *Musette*, apparaissaient à 30 et 35 minutes d'intervalle, précédant à leur tour de plus d'une heure les jolis *cruisers*, à l'allure souple aussi, et non sans jolie élégance, mais qui apparaissaient là comme la 24-chevaux d'un chaufleur pratiquant, à côté de la 90-chevaux de Gabriel.

On fit néanmoins succès presque égal aux uns et aux autres. Dans le fond des écluses, les objectifs de la *Vie au Grand Air* piquaient les concurrents au passage, au départ, à Bougival, jusqu'à Mantes. Un concours énorme de peuple était là, nous rappelant les beaux départs de nos grandes courses automobiles — et nous laissant espérer — je le repète ici — que si une législation peu tolérante permettait pas qu'on fît en France, comme en Angleterre, sans accidents, des courses de vitesse, sur route, du moins pouvions-nous espérer des émotions analogues au spectacle de courses d'automobiles sur l'eau. J. F.

**Le départ des racers.**

Mercédès, *à M. Charley;* Flore, *à M. Senot, et* Musette, *à M. Vinot-Deguinguand.*

Le *Mercedès* (racer), à M. Charley, conduit par M. Paul Wasse, premier du classement général de la première étape en 2 h. 48 m. 46 s. 4/5.

*Flore* (racer), à M. Senot, second du classement général, en 3 h. 19 m. 31 s. 4/5.

Le *Narval*, à M. Mallet, premier de la catégorie des cruisers, en 4 h. 47 m. 59 s.

Le *Mercédès*, arrivé à Mantes plus d'une demi-heure avant le second, a pris tranquillement son ravitaillage. Ses concurrents regardent la suite des arrivées.

Le *Korrigan*, à M. Leroy, second de la catégorie des cruisers, en 4 h. 59 m. 43 s.

**LES VAINQUEURS DE LA COURSE DES CANOTS AUTOMOBILES. — LA PREMIÈRE ÉTAPE, PARIS-MANTES** (90 kilomètres)

*LES COURSES*

# La Réouverture de Longchamp

## LA JOURNÉE DE M. Ed. BLANC

*Encore un nouveau triomphe à ajouter à ceux déjà remportés par M. Edmond Blanc, éleveur et propriétaire.*

*Pour la journée de réouverture de Longchamp, trois épreuves importantes réservées aux deux ans étaient inscrites au programme, toutes trois ont été pour la casaque orange qui avait, du reste, déjà réussi ce triple event en 1893. On a dit l'année de Stuart, l'année de Le Sancy; on pourra donner à l'année sportive 1903 le nom du sympathique éleveur du Jardy, car, du train dont il marche, il battra certainement le record des sommes gagnées par un même propriétaire et dépassera facilement le million.*

◔ ◔ ◔

Nous avons retrouvé le pesage de Longchamp en démolition. Déjà, la tribune présidentielle et les tribunes de l'aile gauche sont abattues; leur reconstruction est même commencée, et, derrière les hautes palissades, charpentiers et maçons se hâtent d'édifier les élégantes constructions promises par M. Girault. Les sportsmen, hésitant les années précédentes entre l'ouverture de la chasse, qui coïncide généralement avec la réouverture de Longchamp, ont paru satisfaits de la décision de M. Mougeot qui retardait de huit jours l'ouverture dans la zone parisienne; ils ont pu ainsi assister aux trois très importantes épreuves inscrites au programme de la première journée, les deux Critériums et le Prix La Rochette. M. Edmond Blanc, le triomphateur de la journée, doit être doublement satisfait du triomphe de ses couleurs dans ces trois épreuves, comme propriétaire et comme éleveur. De plus, deux Flying Fox ont remporté le Critérium des Poulains et le Prix La Rochette, — et c'est la première année de monte du déjà célèbre étalon — et une Winckfield's Pride, le Critérium des Pouliches. On ne pouvait mieux espérer pour l'élevage du Jardy, si bien dirigé par M. Duret, et l'entraînement de La Châtaigneraie, confié à l'habile Denman. Ce triple event avait déjà été réussi par M. Ed. Blanc en 1893, avec Commandeur, Gouvernante, mère d'un vainqueur de dimanche, et Marly.

Cinq partants seulement dans le Premier Critérium, mais French Fox et Thélème seuls, pouvaient prétendre à la victoire. — Thélème, un très joli poulain de Le Nicham II, à M. le baron de Rothschild, avait battu French Fox à Deauville, mais un incident de fin de course seul avait coûté la victoire au fils de Flying Fox. Sa revanche dans le Premier Critérium l'a prouvé, du reste, bien qu'il n'ait battu Thélème que d'une encolure — mais combien facilement a été prise cette encolure ! Nous n'avions point revu Cascadeuse II, une puissante fille de Winkfield's Pride, qui retourne beaucoup aux Hermit, depuis sa facile victoire à Saint-Cloud dans la première Poule des Pouliches; la pouliche s'est encore améliorée depuis, et c'est avec une grande facilité qu'elle a battu d'une longueur Elfrida II, au comte de Ganay, Impératrice, à M. Desclos et Rieuse au baron de Rothschild, et encore elle avait perdu quelques longueurs au départ.

**Le pesage de Longchamp le jour de la réouverture.**
*Au mois de mai prochain, Longchamp aura fait toilette neuve; déjà la pioche des démolisseurs a abattu la tribune présidentielle et les tribunes de l'aile gauche; et derrière les hautes palissades, le chantier est en pleine activité.*

**La rentrée du vainqueur du Prix La Rochette.**
Gouvernant, *par Flying Fox et Gouvernante; éleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman; jockey, Ransh.*

**Le vainqueur du Premier Critérium.**
French Fox, *par Flying Fox et America. Éleveur et propriétaire, M. Ed. Blanc; entraîneur, Denman; jockey, Nash Turner.*

Dans le Prix La Rochette, se présentent toujours des animaux de grande classe que l'on considère comme l'élite de la génération; cette année, il s'est réduit à quatre partants: Gouvernant, à M. Ed. Blanc; Kirizel, au baron Leonino; Footitt, au comte de Fels, et Romanof, à M. Veil-Picard. Gouvernant, comme French Fox, avait à en appeler d'une défaite à Deauville dans le Prix des Deux-Ans; il a, comme son camarade d'écurie, brillamment pris sa revanche, se jouant littéralement de Kirizel, vainqueur du Prix d'Houlgate, à Deauville, et de Footitt, vainqueur du Prix de la Ville, à Vichy. Remarquons que les trois représentants de la casaque orange furent montés par trois jockeys différents : Nash Turner, Thompson et Ransh.

Signalons enfin dans cette journée la victoire facile de Tigre, dans le Prix de Versailles, Amer Picon a mené un train sévère, mais il n'a pas réussi à mettre en action ses concurrents. A l'entrée de la ligne droite, tout le monde lui passait devant. Notons aussi le merveilleux galop toujours à dix longueurs du peloton, de Shebdiz, pendant les 3.500 mètres du Prix de Chantilly. Les deux chevaux de W. Barker, Lavandier et Anastasie, après avoir tenté de le rejoindre, devaient se contenter des seconde et troisième places.

Le prix d'ouverture à réclamer — Prix de Lormoy — fut pour un inédit, Tribun, un demi-frère de Quail, par Stuart et Jolie Agnès, à M. Camille Blanc; je ne parlerais point de cette victoire, si ledit Tribun, à réclamer pour 6.000 francs, n'avait été réclamé 14.569 fr. 25 par son propriétaire, faisant ainsi bénéficier le fonds de courses de 8.569 fr. 25, plus du double de la valeur du prix.

FRANC PICARD.

**M. Camille Blanc et son jockey Spears.**
*M. C. Blanc qui a gagné la première épreuve avec Tribun, un fils de Stuart, a réclamé son cheval pour un prix supérieur de 8.000 francs à la somme portée au programme.*

*LES COURSES*

# Sur la Côte Normande

LE MEETING DE DIEPPE

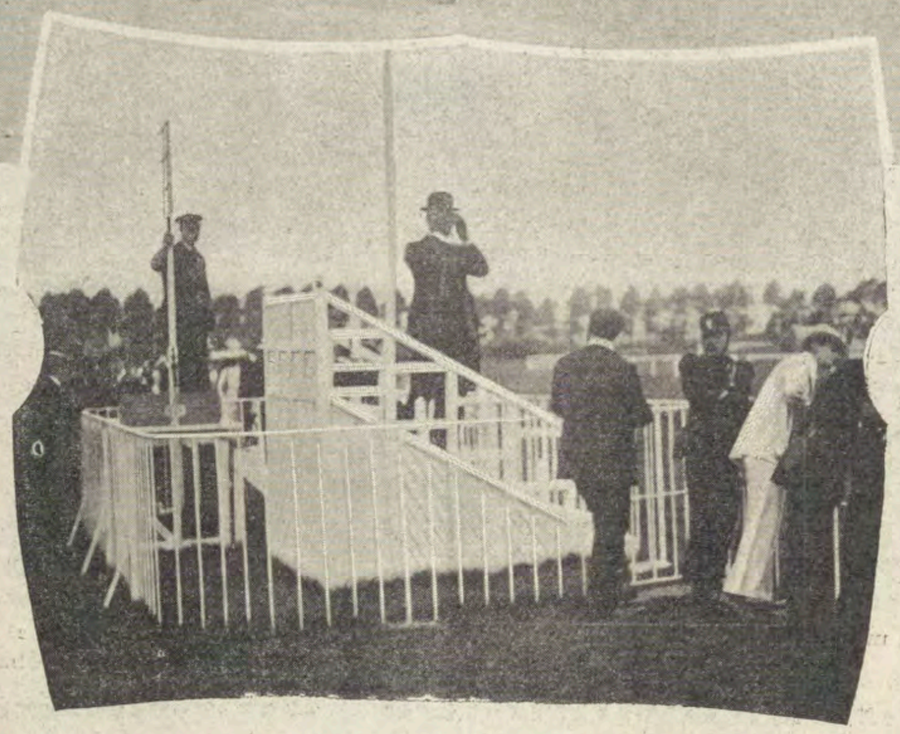
*La Société des courses de Dieppe a tout lieu d'être satisfaite : le meeting a obtenu un plein succès malgré la concurrence de Bade : il est vrai que le temps a été assez agréable pendant les deux premières réunions et véritablement délicieux pour la clôture. Le Prix d'Amphitrite — épreuve classique qui clôture très heureusement le circuit normand, — a présenté, au point de vue sportif, un réel intérêt, car il réunissait toutes les meilleures pouliches de l'année.*

◆ ◆ ◆

**La gagnante du Prix d'Amphitrite.**
Rose de Mai *par Callistrate et May Pole, éleveur et propriétaire, le comte de Saint-Phalle; entraîneur, J. Brethès.*

La saison normande s'est terminée mieux qu'elle n'avait commencé, car nous eûmes pour les dernières réunions un vrai temps d'été. Pour le Prix d'Amphitrite, il y eut une assistance encore plus nombreuse et plus élégante que pour le Prix Charles-Laffitte. C'est que le Prix d'Amphitrite est une des grandes épreuves classiques pour les juments et rarement on vit un lot aussi complet et — on peut le dire — aussi élégant. La course a été la confirmation du Prix de Diane et la consécration de la très haute qualité de Rose de Mai, la vaillante et très jolie pouliche du comte P. de Saint-Phalle.

Si on peut avoir une certaine hésitation dans le classement des mâles, il me semble que, dans ce Prix d'Amphitrite, on peut conclure à la supériorité indéniable de la fille de Callistrate et May Pole ; Camisole, comme à Chantilly, s'est montrée la meilleure après la gagnante et la place d'Anastasie, qui n'a fini qu'à dix longueurs de la seconde, prouve que, malgré son impressionnant succès dans le Prix des Acacias, on avait un peu surfait son mérite réel. Je sais qu'il faut aussi faire entrer en ligne de compte l'état du terrain ; mais Anastasie comme Camisole avaient fait leurs preuves en terrain lourd. D'autre part, Rose de Mai était très désavantagée au poids, et néanmoins elle a triomphé encore plus facilement qu'à Chantilly. A Deauville, Rose de Mai avait été battue par Yldiz Kiosk ; mais cette défaite, très honorable — elle rendait sept livres au poulain du comte de Pourtalès, — n'indiquait nullement une déchéance, mais faisait pressentir un retour de forme ; après le Prix de Diane, la pouliche de M. de Saint-Phalle avait été mise au repos ; reprise peu avant le Prix Monarque, elle n'avait pas retrouvé à cette époque la plénitude de ses moyens, car les terrains étaient très secs et nullement à la convenance de la pouliche.



**La tribune du Juge à l'arrivée.**
*M. Corrent de Labadie, qui jugeait à Dieppe, s'est acquitté de ses délicates fonctions à la satisfaction générale.*

Si nous faisons un retour en arrière et que nous songions à la très facile victoire d'Alpha sur Rose de Mai dans le Prix Monarque, et que ce même Alpha n'a pour ainsi dire pas existé contre Camisole dans le Grand Prix de Deauville, que faut-il penser de cette épreuve, sinon que le résultat a manqué de régularité, pour les places du moins ? Il m'a semblé aussi que Lucien Robert a beaucoup mieux monté Rose de Mai que Ransch, son habituel jockey ; il a eu plus de tête, et a su avec plus de tact amener progressivement la pouliche, bien ménagée par une course d'attente. Avec une finesse de main digne des meilleures cravaches d'outre-Atlantique, il s'est si nettement détaché du lot à l'entrée de la ligne droite, que trois cents mètres avant le poteau, il était absolument maître de la course.

A la rentrée aux balances, les sportsmen ont fait au jeune Robert une véritable ovation, ovation méritée en tous points ; qu'on ne vienne point nous dire qu'un Français ne peut pas devenir bon jockey ; l'exemple de Lucien Robert est là pour prouver le contraire, et d'autres, je n'en doute point, sauront suivre ses traces. Le comte P. de Saint-Phalle — cependant toujours assez froid et peu communicatif — paraissait transfiguré par la victoire de sa Rose de Mai ; c'est qu'il remporte un double succès, comme propriétaire et comme éleveur.

Cette pauvre Camisole est vouée aux places ! Pourtant c'est une vaillante pouliche. Peut-être trouvera-t-elle une compensation à sa très honorable carrière dans les deux grandes épreuves réservées aux pouliches en fin d'année : le Frix de Flore et le Prix Vermeille, mais elle aura encore comme adversaire Rose de Mai, qui s'annonce comme une nouvelle La Camargo. Ce sera certainement en fin de saison la plus belle lutte des pouliches et il semble que depuis un an les pouliches sont, en France, à la tête de la génération.

FRANC PICARD.

**Pendant les épreuves d'obstacles.**
*Trois de nos bons jockeys de plat, O'Connor, qui fit triompher à Dieppe les chevaux du prince d'Arenberg, Alec Carter, l'excellent jockey de la bonne Camisole, et Rigby attendent la fin de la réunion pour aller essayer leur veine aux « petits chevaux. »*

**Le grand « Coq » sportsman.**
*Coquelin aîné, s'intéresse au « Monde des courses. »*

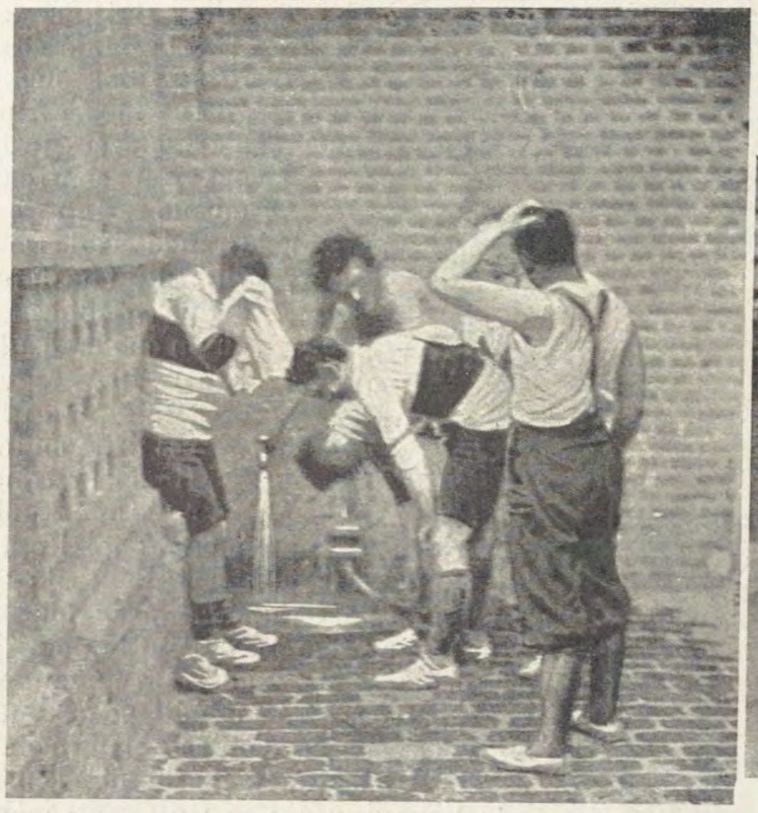
**Propriétaire et entraîneur.**
*Le très joyeux J. Kavaut et l'habile W. Botten.*

**Après la victoire de Rose de Mai.**
*Un groupe de propriétaires, parmi lesquels M. Wysocki, le baron Demarçay, félicitent M. Charron qui a surveillé l'entraînement de Rose de Mai.*

## La Course Paris-Cabourg

Au départ de la course Paris-Cabourg, à Saint-Germain.

Le contrôle d'arrivée à Cabourg, sur la magnifique route de Dozulé.



Le groupe de tête se livrant dans la cour de la mairie à une hydrothérapie primitive.

Les premiers, à 100 mètres de l'arrivée.

2e Pottier. 4e Chauvet. 1er Cadolle. 3e Gazel.
Débarbouillés et couverts de fleurs, les gagnants de Paris-Cabourg sont plus présentables.

## Les Championnats de France Professionnels de Natation (F. S. A. F.)

Le départ du Championnat de 500 mètres : à gauche, Malabre, du C. A. S., tenant.

La Fédération des Sociétés athlétiques de France a fait disputer, dimanche dernier, l'après-midi, dans le canal Saint-Martin, la deuxieme partie des Championnats de France professionnels de natation, qui avaient été interrompus le dimanche précédent par la pluie. La participation à cette réunion de nageurs, tels que : Gondin, Malraison, Malabre, Molimard, Renier, a assuré aux Championnats le gros succès qu'ils méritaient.

La finale du 60 mètres débutants.
*Le 60 mètres débutants avait réuni à peu près cinquante engagements.*

## LES RÉGATES DE LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE LA MARNE A JOINVILLE

L'équipe mixte à huit formée en vue du match Paris-Francfort.

Landrieux, gagnant des canoe à un rameur sans barreur.

D'Heilly, gagnant du Grand Prix International à un rameur.

L'équipe de la Société Nautique de la Marne, gagnante du Grand Prix International à quatre rameurs.

En ligne pour le départ!

Ringeval, le vainqueur de la course. Cornet et Dumonteil, 2e et 3e.

### Le Championnat de la Seine

Sous le nom de Championnat de la Seine, l'Union Vélocipédique de France avait organisé pour dimanche dernier une course de 100 kilomètres sur le parcours Montgeron-Melun-Ozoir et retour réservée aux coureurs de quatrième catégorie. On sait que la quatrième catégorie récemment créée est réservée aux coureurs qui ne se sentent pas de force à se mesurer avec les ténors de la route, les Garin, les Aucouturier. Elle est le déversoir des amateurs fatigués de gagner des zincs d'art et des médailles de chocolat et qui aiment mieux se déclarer franchement professionnels que d'être de faux amateurs.

La création de cette catégorie, en mettant hors de pair des hommes qui, dégoûtés de leurs défaites par les grands coureurs, n'auraient peut-être pas persisté, a rendu des services au sport cycliste pour lequel elle a formé une véritable pépinière d'hommes nouveaux.

Le Championnat de la Seine est revenu à Ringeval en 3 h. 11 m., suivi de Cornet à deux longueurs et de Dumonteil.

Grogna en tête, suivi d'Arend et Bixio.

Rutt en tête, suivi de Meyers et Veytruba.

## Ellegaard champion du monde

Nous avons, dans notre précédent numéro, publié les premières photographies qui nous étaient parvenues sur les Championnats du monde qui se disputèrent, l'autre semaine, sur la piste d'Ordrup, à Copenhague. Nous pensons intéresser nos lecteurs en leur mettant sous les yeux les nombreux instantanés qui nous sont arrivés par un second courrier.

Trois de ces photographies sont très curieuses. Elles permettent de se rendre compte de cette particularité, dont aucun des comptes rendus n'avait parlé, que, dans les trois demi-finales, les départs furent donnés *en file*, ce qui devait singulièrement avantager le dernier des trois concurrents. Un second départ était donné ensuite au drapeau.

Dans la finale, au contraire, le départ fut donné en ligne.

La famille royale avait tenu à assister à la dernière journée. Malgré ses 86 ans, le «grand-père de l'Europe» est resté deux heures debout sur la pelouse.

Buisson | Mayer | Ellegaard

**Les demi-finales du Championnat du monde à Copenhague.**

*Le départ des demi-finales était donné dans le virage, aussi les coureurs devaient-ils se placer en file; un second départ au drapeau était donné dans la ligne droite.*

Meyers, 3e | Arend, 2e | Ellegaard, 1er

**Le départ de la finale.**

**Ellegaard se prépare à faire un tour d'honneur, avec la couronne de lauriers qui lui a été remise après sa victoire dans le Championnat du monde.**

M. Nissen | Le Roi | Prince Waldemar | Psse Alexandrine | Prince Georges de Grèce, gouverneur de Crète.

**La famille royale au vélodrome d'Ordrup.**

**Audemars, champion du monde (amateurs) des 100 kilom. a, lui aussi, une volumineuse couronne.**

Vue panoramique de l'île de San Giorgio et du canal de la Guidecca, à Venise, où ont été disputés les Championnats d'Italie et d'Europe.

L'équipe de rameurs du Club Area de Turin qui a fait le parcours Turin-Venise en suivant le courant du Pô.

L'équipe à deux Seniors *Quo Vadis* de Milan, gagnante du Championnat d'Italie.

L'équipe à 4 rameurs du Sport Nautique de Gand, gagnante du Championnat d'Europe.

*Les Championnats d'aviron d'Europe ont été disputés, cette année, à Venise. — Le Championnat à 4 est revenu au Sport Nautique de Gand ; celui à un rameur à d'Heilly du Rowing-Club de Paris.*

# Ellegaard contre Taylor

*Continuant la série de ses succès, le vélodrome Buffalo nous a fait assister à deux réunions fort intéressantes, dont*

◓ ◓ ◓

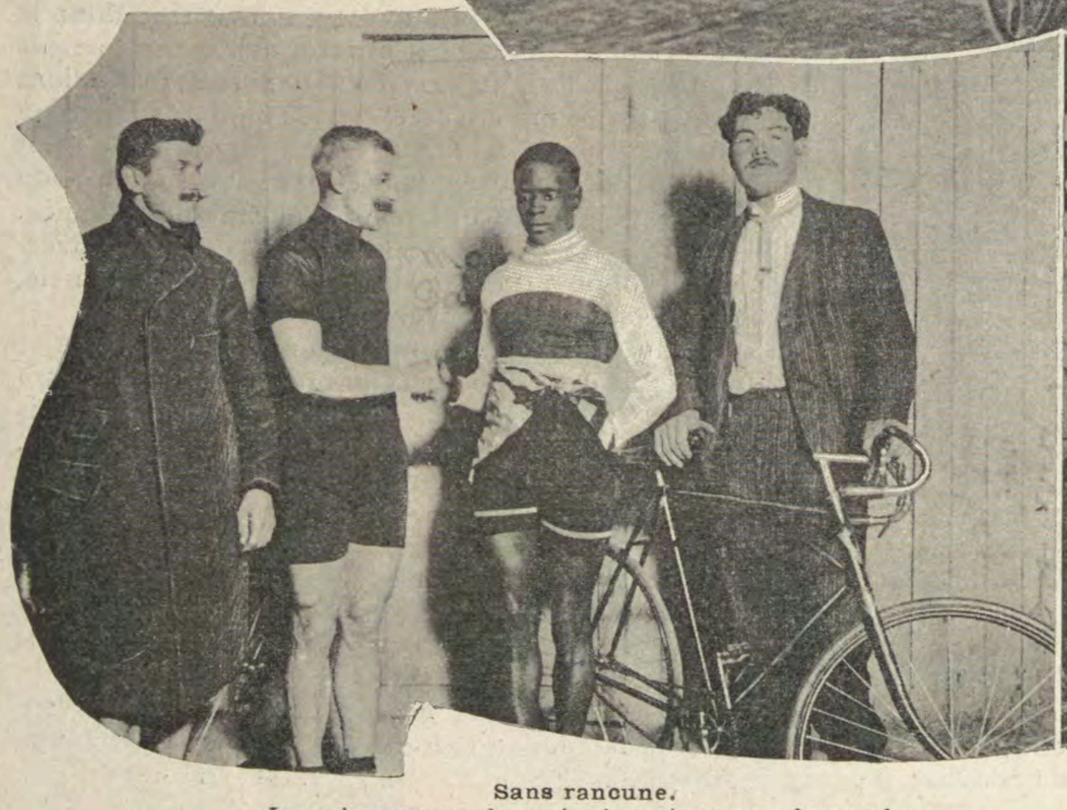
DANS un article publié dans le *Monde Sportif*, le mercredi 26 août, mon confrère Paul Hamelle, en parlant du match qui devait mettre aux prises, le lendemain, au vélodrome Buffalo, Ellegaard et Major Taylor,

# Le Grand Prix de Neuilly

*l'une, donnée jeudi soir, nous a fait assister à la défaite du Champion du Monde par Major Taylor.*

◓ ◓ ◓

disait que le grand intérêt de cette rencontre consistait surtout en ce que l'enjeu en serait le Championnat du Monde, que le coureur danois venait de gagner pour la troisième fois à Copenhague, le dimanche



**Sans rancune.**
*Le vaincu serre la main du vainqueur, devant la cabine de ce dernier.*

**Entre les deux manches de leur match.**
*Jacquelin et Kimble se font masser; à côté de Kimble, le looper Mondt.*

**Le départ du match Ellegaard - Taylor.**
*Vélodrome Buffalo, 27 août.*

(Cl. au magnésium)

Grogna, 2e — Jue, 3e — Ellegaard, 1er

**Le départ de la finale du Grand Prix de Neuilly.**

précédent. Puis, le vendredi suivant, il ajoutait que, depuis la victoire de Major Taylor, il y avait un Champion de droit et un Champion de fait. Je ne partage pas sa manière de voir sous ce rapport, pour les raisons suivantes :

Le Championnat du Monde est une épreuve annuelle, organisée sous le patronage de l'Union Cycliste Internationale, qui est devenue l'autorité universellement acceptée par tous les pays qui possèdent une Union Cycliste officielle. Cette épreuve se dispute chaque année dans un des pays affiliés, entre lesquels s'opère un roulement. Chaque Congrès annuel de l'Union Cycliste Internationale désigne, après un vote à la majorité des voix entre tous les congressistes présents, quel est le pays qui organisera, l'année suivante, le meeting des Championnats du Monde.

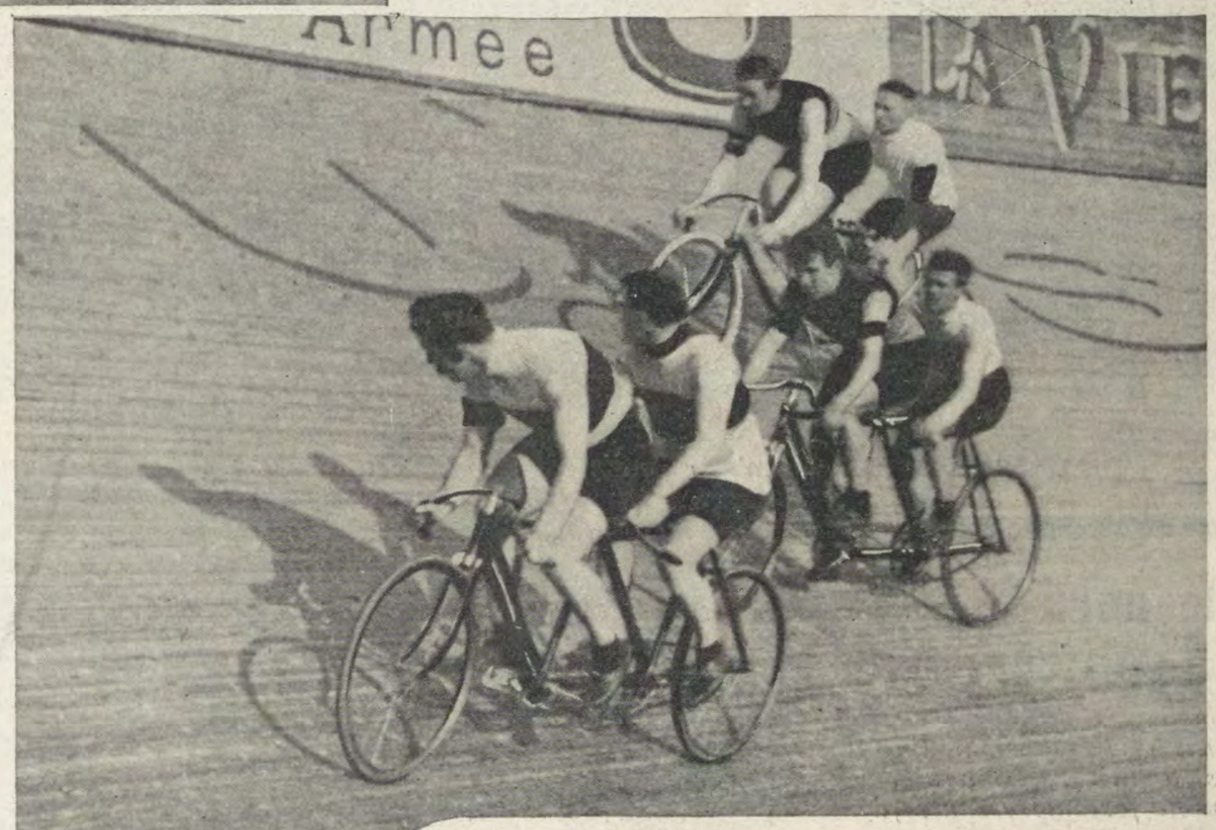
Cet honneur est toujours ambitionné par plusieurs compétiteurs, et le Congrès s'arrange de manière à satisfaire successivement toutes les Fédérations unies, aussi bien pour l'encouragement personnel de chacune d'elles que pour l'intérêt général du sport cycliste dans le monde entier. Or, une fois le titre de Champion du Monde gagné, il l'est pour un an et il n'est au pouvoir de personne d'en disposer. Ni l'Union Cycliste Internationale promotrice, ni la Fédération organisatrice, ni le champion lui-même ne peuvent le remettre en enjeu avant qu'il soit le prix du Championnat de l'année suivante.

Par conséquent, qu'il le veuille ou non, le Champion reste Champion jusqu'à ce qu'il perde son titre dans l'epreuve officielle portant le nom de Championnat. En supposant même que, par suite d'incidents de course, qui jusqu'ici, heureusement, ne se sont pas réalisés, la victoire dans le Championnat du Monde revienne à un coureur médiocre qui, après son triomphe éphémère, passe le reste de la saison à tomber de défaites en défaites, tous ses échecs successifs ne sauraient infirmer sa qualité qui légalement reste entière, par la raison qu'il n'en est pas propriétaire, mais seulement détenteur, jusqu'au jour où il en est dépossédé par une défaite ou une abstention, le jour où le Championnat du Monde suivant est légalement disputé.

Il en serait autrement si le Championnat du Monde du Cyclisme était organisé de la même manière que, par exemple, les Championnats similaires de Boxe et d'Aviron qui sont des championnats à défi, où le champion est tenu, sous peine de déchéance, à répondre, sous certaines conditions, à toutes les provocations qui lui sont envoyees.

Je ne discute pas ici la question de savoir si les choses sont mieux ainsi qu'autrement, je constate simplement ce qui est, dans l'état actuel de notre législation cycliste.

Donc, dans son match avec Major Taylor, Ellegaard, n'ayant pu disposer de son titre, n'a pu être exposé à le perdre, de même que Major Taylor, n'ayant pas pris part au Championnat du Monde de cette



Grogna-Meyers, 1er — Jacquelin-Collomb, 2e — Jue-Millo, 3e

**La finale des tandems.**

année, ne peut arriver à se l'approprier avant de l'avoir disputé et gagné aux jour et lieu officiellement désignés pour cela par l'autorité compétente.

Voilà pour le Champion de droit.

Quant au Champion de fait, j'estime qu'il vaut mieux s'abstenir d'un tel qualificatif. Il y a des titres dont la valeur provient surtout de la rareté, et c'est risquer de les diminuer que de s'en servir en dehors des occasions pour lesquelles ils ont été créés Or, le nom de Champion est assurément de ceux-là. Autrefois, quand il n'y avait aucune autorité organisée, le premier venu se parait du titre de Champion, ce qui n'avait aucune importance. Depuis qu'il a été consacré par une fédération universellement reconnue, il est devenu le trophée le plus envié, parce qu'un seul peut le revendiquer officiellement.

Il serait profondément injuste que le match Major Taylor-Ellegaard fît oublier celui qui s'est disputé entre Jacquelin et Kimble et qui, lui aussi, a nécessité trois épreuves. Ce furent trois luttes acharnées, Jacquelin en sortit vainqueur, ayant gagné la première manche et la belle.

Dimanche, ce fut le Grand Prix de Neuilly, qui promettait un haut intérêt par suite de la qualité de ses compétiteurs. Malheureusement Meyers, par une grosse imprudence, se fit éliminer dans sa demi-finale par Jue, et Jacquelin se fit surprendre par quelques centimètres sur le poteau par Grogna. Aussi la finale revint-elle sans lutte à Ellegaard qui nous donna l'illusion d'être battu, laissant Jue aborder en tête le demi-virage, mais, en quelques coups de pédales, il passa le poteau.

ERNEST MOUSSET.

**Ellegaard, vainqueur du Grand Prix de Neuilly, descend de machine.**

# AUTOUR DES SPORTS

### NOTRE HORS-TEXTE

Nous publions, cette semaine, en hors texte un superbe portrait d'Ellegaard, le nouveau champion du monde de cyclisme.

Tous nos lecteurs connaissent le superbe athlète blond qu'est Thorwald Ellegaard. Nous disions, l'autre jour, quel exploit sans précédent dans les annales des sports il venait d'accomplir, en enlevant pour la troisième fois le championnat du monde. Sa défaite par Major Taylor, après une magnifique résistance, n'enlève rien à sa gloire. Les deux hommes se valent, mais il restera à Ellegaard cette supériorité d'avoir battu tout le champ à Copenhague.

### UN NOUVEAU SPORT

Un nouveau sport vient d'être inauguré sur nos plages. C'est en somme la construction des forts de sable appliquée aux parents au lieu de rester l'apanage des enfants.

A un signal donné, les concurrents rangés par équipes de six dont au moins une dame, commencent la construction d'un fort en

UN NOUVEAU SPORT SUR NOS PLAGES

sable sans autres matériaux que ceux existant naturellement sur la plage.

L'équipe entière se renferme dans son fort et y demeure à la marée montante jusqu'à complète destruction; le fort ayant résisté le plus longtemps est classé premier.

Déjà organisé à Dinard, ce nouveau sport vient encore de remporter un franc succès à Pontaillac, près Royan. Sur cette dernière plage, la triomphatrice a été Mme de Luz.

### UNE COURSE A TUNIS

Les ardeurs du soleil d'Afrique ne font pas reculer les fervents de la pédale. Dimanche dernier, Tunis-Vélo organisait une épreuve, de Tunis à Grombalia et retour,

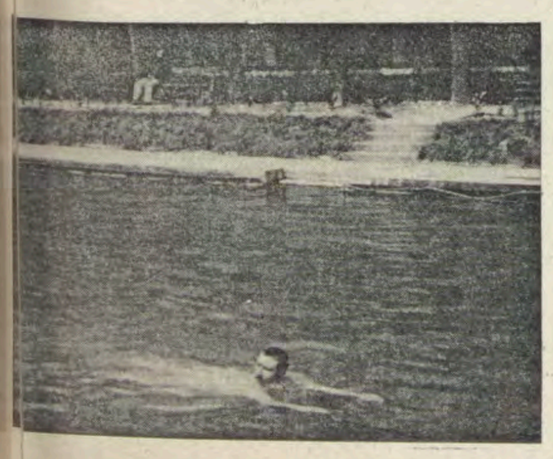
BOURQUIN,
Champion de Sousse, gagnant de la course Tunis-Grombalia et retour.

soit 82 kilomètres, sur des routes qui ne ressemblent pas toujours à celles de la forêt de Fontainebleau.

Cette épreuve est revenue, en 2 h. 55, à Bourquin, dont nous donnons ci-dessus la photographie.

### CHAMPIONNAT DE NATATION DES ALPES

Dimanche matin, s'est couru, ou plutôt recouru, car la première épreuve avait dû

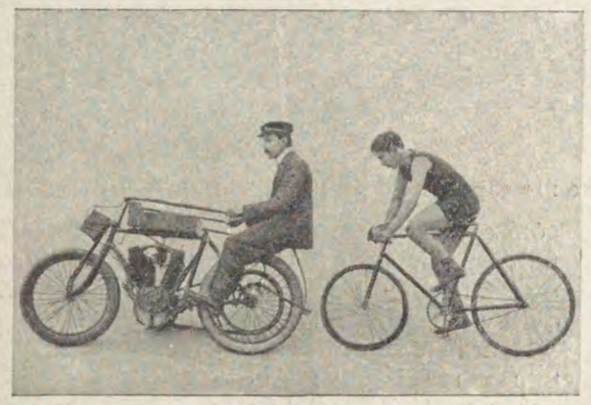


BOUVART,
Gagnant du Championnat de Natation des Alpes.

être annulée, le Championnat de Natation des Alpes. Il comportait deux épreuves : l'une de 70 mètres, l'autre de 400 mètres, et est revenu à Bouvart, du Stade Grenoblois, qui a gagné les deux épreuves avec une désespérante facilité.

### UN CHAMPIONNAT SUISSE

Le Championnat suisse de 100 kilomètres, amateurs, vient d'être disputé. Le temps, très beau au commencement de l'épreuve,



CASTELLINO,
Vainqueur du Championnat amateurs 100 kilom

s'est bientôt obscurci et la pluie a commencé à tomber avant la fin de la course. Néanmoins le vainqueur, Castellino, entraîné par Lance, a battu le record d'une minute en 2 h. 7 m. 35 s. 1/5.

### UNE COURSE AUTOUR DE BERLIN

Les sportsmen berlinois ont suivi avec intérêt la grande course cycliste organisée autour de la capitale allemande. Toutes

GOTZKE,
Vainqueur du Circuit berlinois, signant au contrôle d'arrivée.

les meilleures pédales d'outre-Rhin et tous les routiers les plus réputés y ont pris part. La première place a été chaudement disputée et la foule qui se pressait autour du contrôle d'arrivée a fait une belle ovation au vainqueur, le coureur Gotzke.

### A LA PISTE MUNICIPALE

La Piste Municipale du Bois de Vincennes a été, dimanche, du matin au soir, occupée par diverses Sociétés qui y ont fait disputer leurs championnats et des épreuves interclubs. Le matin, le Club Amical Diderot et l'Hirondelle Cycliste Parisienne, faisaient courir une épreuve d'une heure qui est revenue à Petitjan, de ce dernier club.

LEBERT (P. M.),
Gagnant du Critérium de l'Est.

L'après-midi, l'Union Sportive Française donnait un handicap qui était ga-

PETITJAN (H. C. P.)
Gagnant de la course d'une heure.

gné par Collumbien. Une course interclubs, intitulée Critérium de l'Est, était l'apanage

COLLUMBIEN,
Gagnant du handicap de l'U. S. F.

de Lebert, de la P. M., après une jolie lutte, devant Delevigne, Rollot et Beaulieu.

### MORT DU STEEPLE-CHASER LYSIAS

Le cheval de M. A. Poullier, Lysias, vient de mourir des suites d'un accident qui lui est arrivé à l'entraînement, la semaine dernière. C'est une perte sérieuse pour son propriétaire, car le fils de Miroir de Portugal et Lady Jacobite était un excellent steeple-chaser qui s'était classé, l'année dernière, au premier rang des jeunes sauteurs. Il avait remporté quatre victoires consécu-

LYSIAS,
L'excellent cheval de steeple, qui vient de mourir.

tives en automne, notamment le Prix de Triel, à Auteuil, où il battait entre autres Themines et Dampierre en leur rendant dix et quatorze livres. Cette année, il avait débuté par une victoire dans le prix de Clairefontaine sur Loufoque, qui n'en recevait que cinq livres pour l'année. Ses gains ont atteint le chiffre de 64.687 francs.

### LA CHASSE ET LE CHIEN

#### *LE BRAQUE SAINT-GERMAIN*

C'est l'aristocrate des braques, le « Brummel » des chiens de chasse ; on a dit que le Saint-Germain n'existait plus parce que des éleveurs lui avaient infusé du sang de pointer; évidemment il se rapproche beaucoup du type pointer; mais ne serait-ce pas du braque Saint-Germain que sont sortis les pointers anglais ?

Le Saint-Germain forme une famille très belle, très distinguée, tout à fait élégante : c'est presque un chien de dame, tant il est poli, caressant et gracieux.

Sa tête est carrée, avec une cassure en avant du front ; son crâne est un peu bombé. Ses oreilles sont plantées haut, plus longues que celles du pointer et tombant correctement. Son nez est rose foncé, sa poitrine large, son rein légèrement arqué ; ses pattes sont nerveuses, sèches et fines ; son pied est allongé, son fouet attaché un peu bas et ne dépassant pas le jarret, son poil très fin.

Comme couleur, blanc mat et orange foncé, parfois avec quelques pointillés.

En chasse, le braque Saint-Germain est très intelligent et très docile : il a la quête

LOLA,
Chienne Saint-Germain, provenant du chenil de M. Baillet (de Villeneuve), appartenant à M. Paul Mégnin.

restreinte ou longue au gré de son dresseur ; rapportant bien, il manque peut-être d'un peu de force quand il s'agit de rapporter un gros lièvre. Cependant, j'en possède un solide et robuste qui ne craint pas de sortir un chevreuil d'un fourré. Leur défaut est une légère tendance à l'embonpoint; pour y remédier, il suffit de les tenir constamment en haleine. Depuis quelques années, cette race, grâce à quelques éleveurs consciencieux, a fait de très grands progrès.

### UN RECORD FRANÇAIS

Au cours d'une réunion organisée sur le terrain du Racing Club Roubaisien, Jean Catteau tenta de battre le record français du saut en longueur et réussit pleinement, sautant successivement 6 m. 4 , 6 m. 48, 6 m. 90, s'adjugeant ainsi, par 15 centim., le record que Delaunay, du R. C. F., détenait par 6 m. 75 depuis le 14 juillet 1900. Il essaya de faire mieux, mais ne put réussir que 6 m. 67 et 6 m. 54.

Ensuite Sorel tenta l'heure sans entraîneurs et atteignit 14 kilom 760 ; Screpel essaya de battre le record du lancement du disque, mais ne put faire mieux que 36 m. 69; puis, hécatombe de records : Malfait, R. C. R., fait les 200 mètres en 23 s. 4/5 (record) ; Vys. R. C. R., les 100 mètres en 2 m. 58 s. 2/5 (record) ; Frasez, R.C.R., les 800 mètres en 2 m. 9 s. 4/5 (record) et encore Frasez les 500 mètres en 1 m. 13 s. 2/5 (record). Villez, R. C. R., court les 10 kilomètres en 59 m. 15 s.

CATTEAU,
du R C. Roubaisien, recordman du saut en longueur (6 m. 90).

### LE GRAND PRIX DE SAINT-MAUR

Le Grand Prix de Saint Maur, organisé par le Club Cycliste de Saint-Maur, s'est disputé, dimanche, sur la place des Tilleuls,

FINALE DU GRAND PRIX DE SAINT-MAUR

au Parc. Il est revenu à Beauvais, du C. C. S.-M.

C'est également Beauvais qui s'est adjugé les 25 kilomètres en 42 m. 50 s., vitesse très honorable sur cette piste à quatre virages... non relevés.

Les spectateurs arrivant sur le terrain des field trials.

L'épreuve éliminatoire : le rapport du gibier.

Pointers présentés par M. Thibaut fils, dresseur.

*AVANT L'OUVERTURE DE LA CHASSE*

## Les "Field Trials" à la Française

*Moor-Fram*, pointer au baron de Segonzac; éleveur, M. Domanget. Premier prix de rapport du gibier.

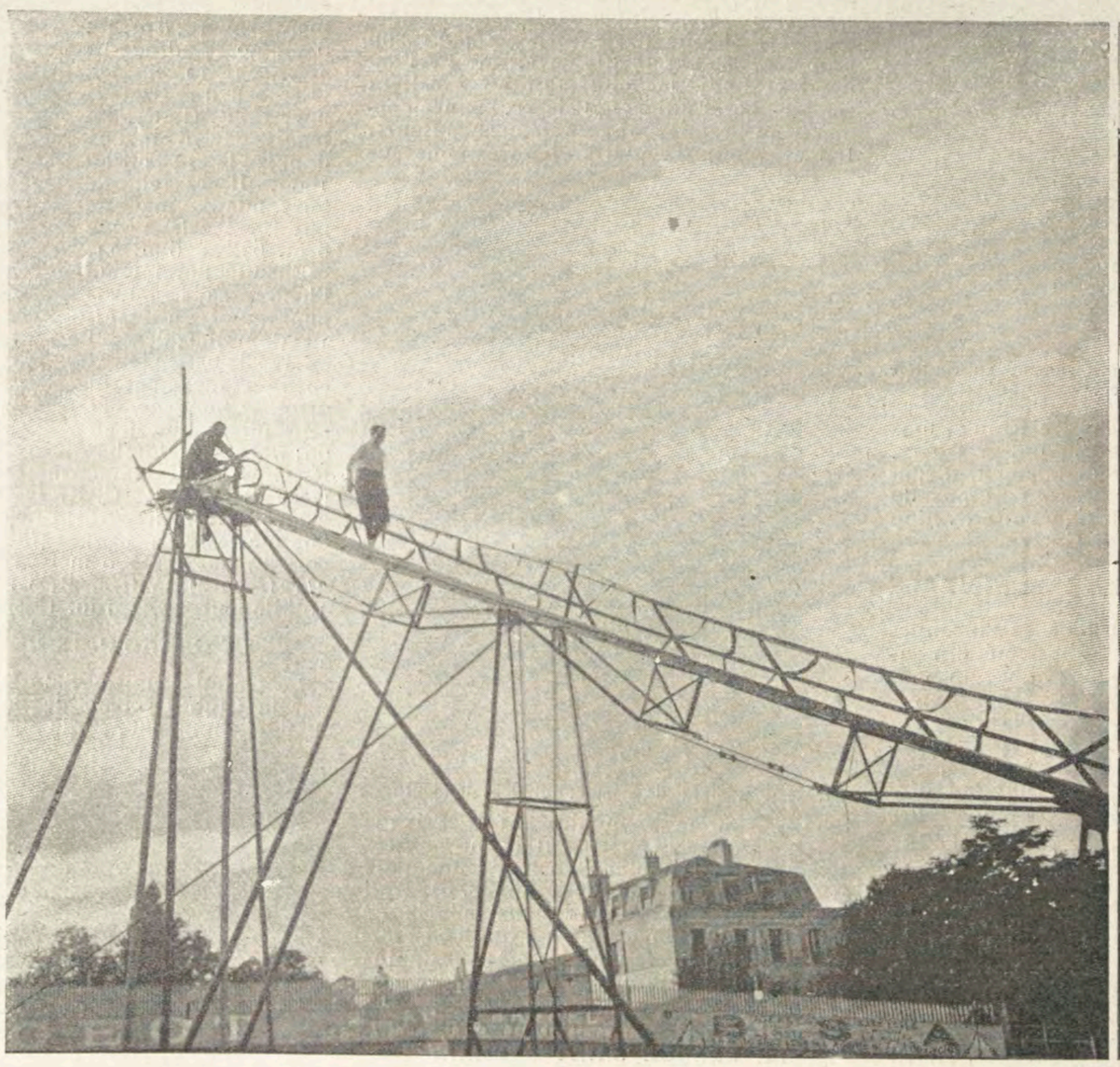
Lorsque la Société Centrale pour l'amélioration des races canines organisa les premiers « field trials », le comité trouva plus simple d'adopter aveuglément le règlement, la méthode et la manière de marquer les fautes en vigueur, en Angleterre; il est vrai que les premiers field trials ne furent ouverts qu'aux seuls chiens de races anglaises; il a fallu une poussée énergique, et peut-être aussi la crainte d'une concurrence pour faire admettre à ces concours nos races françaises. Le règlement anglais est excellent en Angleterre, mais est loin d'être parfait en France; est-ce que les conditions de la chasse sont les mêmes d'un côté et de l'autre du détroit? Si la Société canine du Sud-Est, si les Amateurs field spaniels, si le Griffon-Club et d'autres n'avaient pris le parti de secouer un peu le joug de la « Centrale », nous en serions encore au même point qu'il y a vingt ans!

Heureusement des amateurs réagissent; nous avons eu déjà des field très pratiques, et il y a huit jours, aux environs d'Amiens, à Guignemicourt, sur les chasses de M. Bresson de Valleraye, des « épreuves à la française ». C'est grâce au baron de Segonzac, à M. Lamargnière, à M. Robert Domanget, un officier doublé d'un sportsman émérite, que ces épreuves ont eu lieu. Rarement on vit autant d'engagements: treize chiens continentaux, dix setters et dix-sept pointers; ce succès pour les organisateurs de field trials est une précieuse indication

(Cl. du Dr Arbel.) PAUL DE BART.

*Tac-Fram*, pointer à M. Chenot; éleveur, M. Domanget, qui a obtenu le certificat de Grand Mérite.

## LE "LOOPING THE LOOP" EN PLEIN AIR : AU VÉLODROME BUFFALO.



Mondt avant le départ remonte à rebours la pente du looping.

Mondt bouclant la boucle.

*Mondt, le looper belge dont nos lecteurs ont certainement connu les prouesses, vient s'exhiber à Paris, où, pour la première fois, nous verrons boucler la boucle en plein air. — Mondt a installé son appareil au Vélodrome Buffalo, où il a paru dimanche dernier pendant la réunion, non plus devant un public restreint comme dans nos Music-Hall, mais aux yeux des milliers de spectateurs qui se pressent dans nos vélodromes.*

8641. — Imprimerie de Vaugirard, 152, rue de Vaugirard. Paris. — L. BOUCHARDEAU, directeur.

*Le Gérant :* JARRIGE.